TAGESORDNUNG

Sitzung

Sitzung des Werkausschusses Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)

Sitzungszeit

Mittwoch, 24.07.2024, 09:00 Uhr

Sitzungsort

Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Änderung von Stadtrecht** **hier: Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung (StraßenreinigungsS - StrRS)** Vogel, Christian	Gutachten SÖR/058/2024
2.	**Bewirtschaftung des Zentralen Omnibusbahnhofes der Stadt Nürnberg (ZOB)** **hier: Busbahnhofbenutzungsgebührensatzung** Vogel, Christian	Gutachten SÖR/060/2024
3.	**Stellenplan SÖR - Neuorganisation der Abteilung Frankenschnellweg (SÖR/FSW)** Vogel, Christian	Beschluss SÖR/057/2024
4.	**Plastikreduzierte Hundekotbeutel / Hundefreilaufzonen** **Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 31.10.2019** **Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.12.2023** Vogel, Christian	Bericht SÖR/053/2024/1
5.	**Lärmschutzwand Werderau** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.02.2024** Vogel, Christian	Bericht SÖR/056/2024
6.	**Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 05.06.2024, öffentlicher Teil**	

Beschlussvorlage
SÖR/058/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	24.07.2024	öffentlich	Gutachten
Stadtrat	18.09.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Änderung von Stadtrecht
hier: Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung (StraßenreinigungsS - StrRS)

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung

Sachverhalt (kurz):

Die Straßenreinigungssatzung bedarf aus redaktionellen Gründen, Änderungen von Hausnummern und wegen gestiegenem Reinigungsbedarf der Überarbeitung.

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 Änderung einer Satzung hat keine Auswirkungen auf unterschiedliche Personengruppen

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☒ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

Gutachtenvorschlag Werkausschuss SÖR vom 24.07.2024:

Der Ausschuss begutachtet die beiliegende Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung (StraßenreinigungsS - StrRS) und empfiehlt dem Stadtrat, diese Satzung zu erlassen.

Beschlussvorschlag Stadtrat vom 18.09.2024:

Entsprechend dem Gutachten des Werkausschusses Servicebetrieb Öffentlicher Raum vom 24.07.2024 wird der Erlass der beiliegenden Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung (StraßenreinigungsS - StrRS) beschlossen.

Änderung der Straßenreinigungssatzung (StraßenreinigungsS - StrRS)
Entscheidungsvorlage

Die Straßenreinigungssatzung ist die Grundlage für die öffentliche Einrichtung "Straßenreinigung". Die Anlagen A und B der Straßenreinigungssatzung legen die Reinigungsgebiete dieser öffentlichen Einrichtung fest. Im Reinigungsgebiet, das in der Anlage A beschrieben ist – das sog. Zwangsreinigungsgebiet A – werden die Fahrbahnen und die Gehwege durch die Straßenreinigung gereinigt. Im Zwangsreinigungsgebiet B (Reinigungsgebiet nach Anlage B) werden ausschließlich die Fahrbahnen durch die Straßenreinigung gereinigt; die Reinigungspflicht für die Gehwege liegt hier bei den Anliegern. Außerhalb der Zwangsreinigungsgebiete obliegt den Anliegern alleinig die Gehweg- und Fahrbahnreinigung.

Seit der letzten Änderung der Satzung im Jahre 2021 gab es einige Veränderungen bei der Reinigungshäufigkeit und durch veränderte Bedingungen bei der Befahrbarkeit von Straßen oder wurden die anliegenden Grundstücke bebaut, so dass eine Änderung des Textes oder eine Aufnahme in das Zwangsreinigungsgebiet B notwendig wurde.

Die folgenden Änderungen sind erforderlich:

1. **Änderungen nach Art. 1 Nr. 1 Buchst. a)**
   Aufnahme von „Dr.-Peter-Schönlein-Platz“ im Zwangsreinigungsgebiet A

   Ein Teilbereich des Kornmarktes zwischen Klaragasse und Kartäusergasse wurde zum Dr. Peter-Schönlein-Platz umbenannt.

2. **Änderungen nach Art. 1 Nr. 1 Buchst. a) Doppelbuchst. cc) und Buchst. b)**
   Entfernung von „Zentraler Omnibusbahnhof an der Bahnhofstraße“ aus Reinigungsklasse A 3 und Aufnahme in Reinigungsklasse A 4.

   Der Zentrale Omnibusbahnhof ist ein Platz mit sehr viel Publikumsverkehr, daher ist eine tägliche Reinigung unumgänglich. Der Bereich an der Bahnhofstraße befindet sich bereits in Reinigungsklasse 4. Der Bereich mit der Adresse Zentraler Omnibusbahnhof soll auch mit in die Reinigungsklasse 4 aufgenommen werden.

3. **Änderungen nach Art. 1 Nr. 2**

   Die Aufnahme des Rehgrabens westliche Seite erfolgt auf Wunsch der Anlieger in das Zwangsreinigungsgebiet B. Da die Kehrmaschine bei der Reinigung der umgebenden Straßen diese Straße sowieso durchfahren muss, ergibt sich kein zusätzlicher Aufwand, diesen Bereich zusätzlich in das Zwangsreinigungsgebiet B aufzunehmen.

   In der Boxdorfer Hauptstraße kann die Stichstraße zwischen Hs.Nr. 17 und Hs.Nr. 22 nicht durch eine Kehrmaschine gereinigt werden, da es keine Wendemöglichkeit für diese große Maschine gibt.

   Aus dem gleichen Grund kann in der Schlegelstraße die Strichstraße ab Hs.Nr. 7 nicht durch die große Kehrmaschine gereinigt werden. Hier wird der Text konkretisiert und die nicht reinigbaren Straßenstücke explizit aus dem Zwangsreinigungsgebiet genommen. Die Grundstücke waren schon bisher nicht veranlagt.

   In der Änderung der Straßenreinigungssatzung von 2021 wurde der zur Arno-Hamburger-Straße umbenannte Teil der Johann-Priem-Straße zwar in die Anlage B aufgenommen, die alte Bezeichnung „Johann-Priem-Straße von Georg-Buchner-Straße bis Kilianstraße“ aber nicht entfernt. Dies wird hiermit nachgeholt.

   In der Herrmann-Kolb-Straße wurden in den letzten Jahren Baulücken gefüllt und die Häuser haben neue Hausnummern bekommen, die aber noch nicht explizit aus der Reinigung genommen wurden. Die Stichstraße ist auf Grund ihrer Enge und der nicht vorhandenen Wendemöglichkeit nicht mit einer Kehrmaschine zu reinigen.

Der Entwurf wurde mit dem Rechtsamt abgestimmt.

Satzung zur Änderung der Straßenreinigungssatzung (StraßenreinigungsS – StrRS) i. d. F. d. Bek. vom 15. April 1999 (Amtsblatt S. 166), zuletzt geändert durch Satzung vom 1. Dezember 2021 (Amtsblatt S. 591)

Vom ……...…….

Die Stadt Nürnberg erlässt auf Grund von Art. 23 und 24 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 und Abs. 2 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796), zuletzt geändert durch §§ 2, 3 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 385, ber. S. 586), folgende Satzung:

Art. 1

1. Anlage A zur Straßenreinigungssatzung wird wie folgt geändert:

   a) Nr. 3 wird wie folgt geändert

      aa) Der Punkt nach den Wörtern „Die drei Zugänge zum Schmuckhof“ wird durch ein Komma ersetzt.

      bb) Entsprechend der alphabetischen Reihenfolge wird „Dr.-Peter-Schönlein-Platz.“ eingefügt.

      cc) Gestrichen wird „Zentraler Omnibusbahnhof an der Bahnhofstraße.“.

   b) Nr. 4 wird wie folgt geändert:

      Entsprechend der alphabetischen Reihenfolge wird „Zentraler Omnibusbahnhof an der Bahnhofstraße.“ eingefügt.

2. Anlage B zur Straßenreinigungssatzung wird wie folgt geändert:

   a) Entsprechend der alphabetischen Reihenfolge wird „Rehgraben westliche Seite,“ eingefügt.

   b) Ersetzt werden:

      „Boxdorfer Hauptstraße“ durch „Boxdorfer Hauptstraße ohne Stichstraße zwischen Hs.Nr. 17 und Hs.Nr. 22“,
      „Hermann-Kolb-Straße ohne Hs.Nr. 30 bis Hs.Nr. 36 und ohne Stichstraßen von Hs.Nr. 47 bis Hs.Nr. 47d und Hs.Nr. 49 bis Hs.Nr. 49d“ durch „Hermann-Kolb-Straße ohne Hs.Nr. 26 bis Hs.Nr. 38 und ohne Stichstraßen von Hs.Nr. 47 bis Hs.Nr. 47d und Hs.Nr. 49 bis Hs.Nr. 49d“ sowie
      „Schlegelstraße“ durch „Schlegelstraße ohne Stichstraße ab Hs.Nr. 7“.

   c) Gestrichen wird „Johann-Priem-Straße von Georg-Buchner-Straße bis Kilianstraße,“.

Art. 2

Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

Beschlussvorlage
SÖR/060/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	24.07.2024	öffentlich	Gutachten
Stadtrat	18.09.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Bewirtschaftung des Zentralen Omnibusbahnhofes der Stadt Nürnberg (ZOB)
hier: Busbahnhofbenutzungsgebührensatzung

Anlagen:
Satzung zur Änderung der Busbahnhofbenutzungsgebührensatzung
aktuelle Satzung, Änderung rot markiert

Sachverhalt (kurz):

Für den Zentralen Omnibusbahnhof der Stadt Nürnberg (ZOB) werden aktuell 8 € (brutto) pro einfahrenden Bus vereinnahmt. Durch die steigenden Kosten und geringeren Einfahrtszahlen muss die Einfahrtsgebühr angepasst werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Durch die Erhöhung der Einfahrtsgebühr pro einfahrenden Bus werden mehr Einnahmen generiert. Dadurch soll das Defizit an Erträgen verringert 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 Einfahrtsgebühr wird pro Bus und nicht pro Person erhoben.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☒ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **StK**

☒ **CTZ**

☐

Gutachtenvorschlag Werkausschuss SÖR vom 24.07.2024:

Der Ausschuss begutachtet die beiliegende Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für die Benutzung des Zentralen Omnibusbahnhofes der Stadt Nürnberg (Busbahnhofbenutzungsgebührensatzung – ZOBGebS) und empfiehlt dem Stadtrat, diese Satzung zu erlassen.

Beschlussvorschlag Stadtrat vom 18.09.2024:

Entsprechend dem Gutachten des Werkauschusses SÖR vom 24.07.2024 wird der Erlass der beiliegenden Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für die Benutzung des Zentralen Omnibusbahnhofes der Stadt Nürnberg (Busbahnhofbenutzungsgebührensatzung – ZOBGebS) beschlossen.

Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für die Benutzung des Zentralen Omnibusbahnhofes der Stadt Nürnberg (Busbahnhofbenutzungsgebührensatzung – ZOBGebS) vom 5. Februar 2018 (Amtsblatt S. 50)

Vom …….....

Die Stadt Nürnberg erlässt auf Grund von Art. 2 Abs. 1 und Art. 8 des Kommunalabgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. April 1993 (GVBl. S. 264), zuletzt geändert durch § 12 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 385), folgende Satzung:

Art. 1

In § 3 werden die Wörter „sechs Euro und ab 1. Januar 2018 acht Euro“ durch die Wörter „ 6 Euro, vom 1. Januar 2018 bis 30. September 2024 8 Euro und ab 1.Oktober 2024 14 Euro“ ersetzt.

Art. 2

Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

Satzung über die Gebühren für die Benutzung des Zentralen Omnibusbahnhofes der Stadt Nürnberg (Busbahnhofbenutzungsgebührensatzung – ZOBGebS)

Vom 5. Februar 2018 (Amtsblatt S. 50)

Die Stadt Nürnberg erlässt auf Grund von Art. 2 Abs. 1 und Art. 8 des Kommunalabgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. April 1993 (GVBl. S. 264), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2016 (GVBl. S. 351), folgende Satzung:

Inhaltsübersicht:

§ 1 Gebührenpflicht; Gebührenschuldner

§ 2 Entstehen und Fälligkeit der Gebührenschuld

§ 3 Gebührenhöhe

§ 4 Ausnahmen von der Gebührenpflicht

§ 5 Inkrafttreten

§ 1

Gebührenpflicht; Gebührenschuldner

(1) Für die Benutzung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) an der Käte-Strobel-Straße werden Gebühren nach dieser Satzung erhoben.

(2) Gebührenschuldner sind die Fahrer der einfahrenden Fahrzeuge.

§ 2

Entstehen und Fälligkeit der Gebührenschuld

(1) Die Benutzungsgebühr entsteht mit der Einfahrt in den ZOB.

(2) Die Gebühr ist sofort zur Zahlung fällig und beim Aufsichtspersonal zu entrichten. Der Gebührenschuldner erhält eine Quittung über den bezahlten Betrag.

(3) Abweichend von Abs. 2 kann im Einzelfall mit Unternehmen, die den ZOB mit mehreren Linien anfahren, schriftlich vereinbart werden, dass die Gebühren kreditiert und nachträglich mittels eines Gebührenbescheides erhoben werden. Zu diesem Zweck führt das Aufsichtspersonal Listen. In diesem Fall sind die Gebühren einen Monat nach Zustellung des Gebührenbescheides fällig.

§ 3

Gebührenhöhe

Für jede Einfahrt in den ZOB beträgt die Gebühr einschließlich der gesetzlich vorgeschriebenen Umsatzsteuer vom 1. April 2016 bis zum 31. Dezember 2017 sechs Euro und ab 1. Januar 2018 acht Euro.

§ 4

Ausnahmen von der Gebührenpflicht

(1) In den bewirtschaftungsfreien Zeiten entfällt die Benutzungsgebühr.

(2) Von der Gebührenpflicht befreit sind:

1. Taxen;
2. Krankenkraftwagen;
3. Busse, die zum Zweck der Aufnahme eines berufsmäßigen Stadtführers einfahren.

§ 5

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt rückwirkend zum 1. April 2016 in Kraft.

Beschlussvorlage
SÖR/057/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	24.07.2024	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Stellenplan SÖR - Neuorganisation der Abteilung Frankenschnellweg (SÖR/FSW)

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Organigramm

Sachverhalt (kurz):

Die bisherigen Sachgebiete FSW/1 (Straßen- und Landschaftsbau) und FSW/3 (Baugrund, Sparten und Rückbau) werden im Rahmen der Neuorganisation zusammengeführt zu einem neuen Sachgebiet FSW/1 - Straßen- und Landschaftsbau, Umwelt- und Geotechnik.

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 diversity-relevanten Anforderungen (insb. Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) wurden berücksichtigt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Werkausschuss beschließt die Neuorganisation der Abteilung Frankenschnellweg (SÖR/FSW), wie in der Beilage zur Tagesordnung und dem Organigramm dargestellt.

Stellenplan SÖR
Neuorganisation der Abteilung „Frankenschnellweg“ (SÖR/FSW)

Entscheidungsvorlage:

Ziel
Die bisherigen Sachgebiete FSW-1 (Straßen- und Landschaftsbau) und FSW-3 (Baugrund, Sparten und Rückbau) werden zusammengeführt zu einem neuen Sachgebiet FSW-1 - Straßen- und Landschaftsbau, Umwelt- und Geotechnik. Innerhalb des neuen Sachgebiets FSW-1 wird die Gruppe Aufgabenbereich Lichtsignalanlagen und Straßenbeleuchtung in die Gruppe Straßenbau integriert.

Begründung

Die Organisationsstruktur der Abteilung SÖR/FSW stammt aus dem Jahr 2011. Es hat sich herausgestellt, dass diese Struktur den Erfordernissen einer immer komplexer werdenden Planung nur noch bedingt gerecht werden kann. Die steigenden Anforderungen insbesondere aus dem Umweltrecht an die Straßenplanung erfordern eine engere Verknüpfung der Aufgabenbereiche Straßenbau und Umwelttechnik / Geologie. Durch die Zusammenführung der Sachgebiete FSW-1 mit FSW-3 wird die Zusammenarbeit des Straßenplaners mit dem Umweltingenieur einfacher und effizienter, da der hohe Abstimmungs- und Koordinierungsaufwand durch eine gemeinsame Sachgebietsleitung wesentlich reduziert werden kann. Weiterhin wächst dadurch auch das Verständnis untereinander für die Sachzwänge des anderen, so dass die Ziele und damit der Arbeitserfolg schneller erreicht werden können.

Weiterhin soll die Struktur des Sachgebiets FSW-1 dahingehend neuorganisiert werden, dass die Gruppe „Elektrotechnik“ ebenfalls in die Gruppe Straßenbau eingegliedert wird.

Üblicherweise plant der/die Bauingenieur/in Straßenbau nur die Trassierung und den Aufbau der Straße. Alle anderen Gewerke (z. B. Straßenbeleuchtung, Lichtsignalanlagen, Landschaftsbau) werden an einzelne Fachplaner/ Spezialisten übergeben. Die Komplexität des Projekts Frankenschnellweg macht es erforderlich, gewerkeübergreifend zu planen. Die Planung der Straße muss auch die Belange der Straßenbeleuchtung und der Signalisierung von Straßenkreuzungen, Fußgängerüberwegen sowie von Radwegen berücksichtigen. Dafür ist aufwendiger Abstimmungsbedarf erforderlich, weil der im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung stehende Platz sehr begrenzt ist, um neben den Straßenentwässerungskanälen die vielen Stromkabel für Straßenbeleuchtung, Lichtsignalanlagen und Feuerwehr, aber auch noch Baumpflanzungen „unterbringen“ zu können. Durch die Zusammenführung beider Gewerke in eine Gruppe (Straßenbau) wird eine Schnittstelle reduziert, so dass die Arbeitsprozesse schneller und effizienter werden. Im Hinblick auf die Bauausführung können Kosten reduziert werden, weil gleichartige Arbeiten von einem Gewerk hergestellt werden können (z. B. Herstellung der Kabelgräben erfolgt durch den Straßenbauer im Zuge der Herstellung der Leitungsgräben für die Straßenentwässerung).

Die Verwaltung wird damit beauftragt, auf Basis des vorliegenden Organigramms (Stand 19.06.2024) die Ausgestaltung der Aufgabenzuschnitte der Planstellen im Detail vorzunehmen und diese in mit DiP geprüfte und abgestimmte Arbeitsplatzbeschreibungen zu überführen, die bei prägenden Aufgabenänderungen einer Stellenbewertung durch Ref. I/II-CC unterzogen werden. Daraus abgeleitete Stellenwertänderungen einzelner Planstellen werden in der gewohnten Art und Weise in zukünftige Werkausschüsse eingebracht. Die als nachrichtlich gekennzeichneten Stellen sind anderen Abteilungen zugeordnet, sind dort aber u.a. für Tätigkeiten rund um das Projekt FSW

zuständig. Die geplanten Stellenschaffungen der Öffentlichkeitsarbeit FSW sind vorbehaltlich der Haushaltsgenehmigung 2025 und im beigefügtem Organigramm gekennzeichnet.

Stand: 19.06.2024

Organigramm Neuorganisation SÖR/FSW – Frankenschnellweg

SÖR/FSW Frankenschnellweg 850.6000

850.6001
Abteilungsleiter/in FSW

850.6005
Ständiger Vertreter der Abteilungsleitung
F 12.27*

850.6006
Teamassistent/in FSW
F 12.27*

850.0041 (SÖR/WB)
Sachbearbeiter/in Öffentlichkeitsarbeit
F 12.27*
nachrichtlich

850.0044 (SÖR/WB)
Sachbearbeiter/in Öffentlichkeitsarbeit
F 12.27*
nachrichtlich

850.6007 (alt: 850.6079)
Sachbearbeiter/in Öffentlichkeitsarbeit **

850.6008 (alt:850.6081)
Sachbearbeiter/in Öffentlichkeitsarbeit **

850.1306 (SÖR/V-2)
Sachbearbeiter/in Finanzen
F 12.27*
nachrichtlich

SÖR/FSW-1 Straßen- und Landschaftsbau, Umwelt- und Geotechnik (850.6100)

850.6101 (alt: 850.6070)
SGL Straßen- und Landschaftsbau, Umwelt- und Geotechnik
F 12.27*

SÖR/FSW-1/U Umwelt 850.6103

850.6104 (alt: 850.6075)
Gruppenleiter/in Umwelt
F 12.27*

850.6106 (alt: 850.6076)
Bauingenieur/in
F 12.27*

850.6108 (alt: 850.6077)
Techniker/in Umwelt
F 12.27*

SÖR/FSW-1/G Garten- und Landschaftsbau 850.6110

850.6111 (alt: 850.6044)
Gruppenleiter/in Landschaftsbau
F 12.27*

850.6113 (alt: 850.6048)
Techniker/in GaLaBau
F 12.27*

SÖR/FSW-1/S Straßenbau 850.6120

850.6121 (alt: 850.6010)
Gruppenleiter/in Straße
Bauingenieur/in E13
F 12.27*

850.2374 (SÖR/1-E/2)
Elektroingenieur/in
F 12.27*
nachrichtlich

850.5705 (SÖR/3-SW)
Bauingenieur/in FSW
F 12.27*
nachrichtlich

850.6124 (alt: 850.6014)
Bauingenieur/in StrBau
12.27*

850.6125 (alt: 850.6043)
Bautechniker/in
F 12.27*

850.6127 (alt: 850.6016)
Bauingenieur/in StrBau
F 12.27*

850.6129 (alt: 850.6018)
Bauingenieur/in StrBau
F 12.27*

850.6130 (alt: 850.6022)
Bautechniker/in
F 12.27*

850.6132 (alt: 850.6024)
Bautechniker/in
F 12.27*

SÖR/FSW-2 konstruktiver Ingenieurbau (850.6140)

850.6141 (alt: 850.6050)
SGL konstruktiver Ing. Bau
F 12.27*

SÖR/FSW-2/E Elektro 850.6153

850.6154 (alt: 850.6054)
Gruppenleiter/in Elektro
F 12.27*

850.6156 (alt: 850.6056)
Techniker/in Elektro
F 12.27*

850.6158 (alt: 850.6058)
Techniker/in Elektro
F 12.27*

850.0014 (SÖR/WL-B)
Bauingenieur/in
F 12.27 *
nachrichtlich

850.6143 (alt: 850.6046)
Bauingenieur/in Tunnelbau
F 12.27*

850.6145 (alt: 850.6052)
Techniker/in Tunnelbau
F 12.27*

850.6146 (alt: 850.6053)
Techniker/in Tunnelbau
F 12.27*

850.6147 (alt: 850.6063)
Bauingenieur/in konstruktiver Ing. Bau
F 12.27*

850.6150 (alt: 850.6067)
Bauingenieur/in EKRG Maßnahmen
F 12.27 *

* Fortführung der Befristung bis 12.2034 für den HH 2025 beantragt

** Stellenneuschaffung für HH 2025 (+unterjährige Begutachtung 850.6006) beantragt

Beschlussvorlage
SÖR/053/2024/1

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	24.07.2024	öffentlich	Bericht

Betreff:

Plastikreduzierte Hundekotbeutel / Hundefreilaufzonen
Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 31.10.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 04.12.2023

Anlagen:
Antrag_plastikreduzierte Hundekotbeutel_Die Grünen
Antrag_Hundefreilaufzonen_CSU
Bericht

Sachverhalt (kurz):

Bisherige Beratungsfolge: angemeldet Werkausschuss SÖR vom 25.06.2024, vertagt.

Die Vorlage wurde ergänzt durch den Antrag „Plastikreduzierte Hundekotbeutel“.

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:

Für alle Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen wichtig.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus

90403 Nürnberg

WerkA (SÖR)

OBERBÜRGERMEISTER
31. OKT. 2019
/..... Nr. .....

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

Kopie: Ref III

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
Fax: (0911) 231-2930
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 31. Oktober 2019

Bereitstellung von plastikreduzierten oder -freien Hundekotbeuteln

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

viele Bürger*innen, Unternehmen und die Stadtverwaltung versuchen, Plastik zu vermeiden oder zumindest einzusparen. *„Nur, wenn es um Hunde geht, wird das Plastikmüllproblem immer größer"*, so die Einleitung zum Bericht einer Sendung im BR vom 24. Oktober 2019. Die städtische Broschüre „Hunde in der Stadt" verdeutlicht dieses Problem in Zahlen: *„In Nürnberg sind mehr als 13.000 Hunde unterwegs, die täglich über fünf Tonnen Hundekot verursachen. In Nürnberg gibt es über 140 Spender für Hundekotbeutel. Die Beutel und das Befüllen der Spender verursachen jährlich Kosten von rund 40.000 Euro."* Im besten Fall werden diese Hinterlassenschaften von den Hundehaltern in den sogenannten Hundekotbeuteln aufgenommen und in den öffentlichen Papierkörben entsorgt.

Aber leider sind die eingesetzten Hundekotbeutel aus Polyethylen, das aus Erdöl hergestellt wird. Wenn es nach circa 100 Jahren in Mikroplastik zerfällt, gelangt es in den Naturkreislauf und damit auch in den tierischen und menschlichen Organismus. Dabei gibt es am Markt bereits Alternativen:

Hundekotbeutel, die plastikreduziert oder plastikfrei sind und unter anderem aus Maisstärke hergestellt werden. Eine weitere ökologische Alternative stellen Faltschachteln aus Pappe dar, die nach dem Aufheben des Kots geschlossen werden können. In Germering beispielsweise stellt die Stadt Hundekotbeutel zur Verfügung, die zu 85 Prozent aus Zuckerrohr bestehen.

Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

- Die Verwaltung berichtet über die Möglichkeiten der Umstellung auf plastikfreie Hundekotbeutel

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Bielmeier
Stadträtin

A. Friedel
Andrea Friedel
Stadträtin

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

WeuKA (SÖR)
OBERBÜRGERMEISTER
05. DEZ. 2023
/.....Nr. .....
3.BM | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
| 4 Antwort vor Absendung vorlegen
X z.w.V. | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

04.12.2023
Antragstellerin: Bälz

Hundefreilaufzonen teilweise einzäunen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Hundefreilaufzonen werden in einer dichtbesiedelten Stadt immer wichtiger. Somit entsteht auch öfters ein Zusammentreffen der verschiedenen Nutzer von Freiflächen, was dann oft zu Problemen führt.

Gerade in sensibleren Gebieten wie z.B. in der Nähe von Kindergärten, Schulen, Spielplätzen, aber auch an Straßen ist eine Einzäunung der Hundefreilaufzonen zum Schutze aller wichtig. Die bereits eingezäunten Hundefreilaufzonen werden positiv angenommen.

Bei den offenen Zonen, welche auch im engeren Raum von anderen genutzt werden, gibt es in der Bevölkerung eher negative Aussagen. Daher sehen wir eine Akzeptanz der eingezäunten Hundefreilaufzonen größtenteils als gegeben an.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet

- Die Verwaltung berichtet über den Stand der in Planung befindlichen und bereits in Auftrag gegebenen Hundefreilaufzonen.

- Die Verwaltung stellt dar, in welchen sensiblen Bereichen (benachbarte Kindergärten, Schulen, Spielplätze, Altenheime usw.) Hundefreilaufzonen eingezäunt werden können und bis wann dies umgesetzt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Bericht

Antrag Bereitstellung von plastikreduzierten oder –freuen Hundekotbeuteln

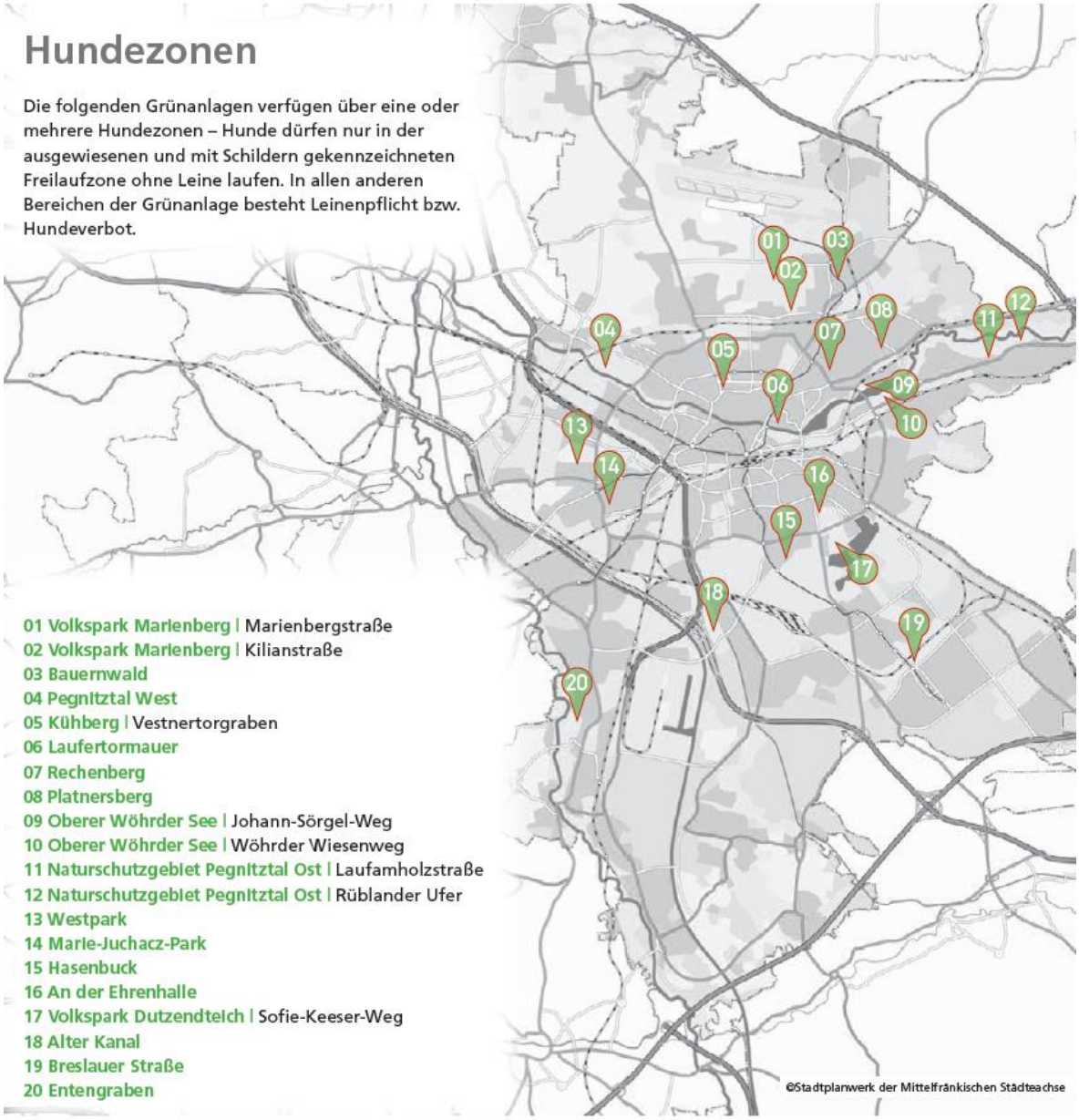
Bereits seit 2015 nutzt SÖR Beutel aus recyceltem Material. Eine Umstellung auf plastikfreie Beutel wurde im Zuge der Umstellung geprüft, aber verworfen. Die plastikfreien Beutel sind mehr als doppelt so teuer und zudem für die Aufnahme des Kotes ungeeignet. Beutel aus Mais- oder Kartoffelstärke gehen bereits ab dem Produktionszeitraum in die Verwesung über. Da SÖR aus wirtschaftlichen Gründen die Beutel als Lagerware aufnimmt, bedeutet dies, dass bei Nutzung die Beutel unter Umständen bereits brüchig sind und reißen.

Antrag Hundefreilaufzonen teilweise einzäunen

Hundezonen in der Stadt Nürnberg sind Freilaufflächen für die Hunde.
Hunde brauchen Auslauf und Bewegung - daher hat der Servicebetrieb Öffentlicher Raum in größeren Grünanlagen mit ausreichendem Platzangebot Freilaufzonen und Treffpunkte eingerichtet, in denen die Hunde nicht an der Leine geführt werden müssen und herumtoben können.
Insgesamt wird im gesamten Stadtgebiet hierfür eine Fläche von über 225.000 m² vorgehalten. Die Hundehalter bleiben trotzdem für ihren Hund verantwortlich.

Gemäß Grünanlagensatzung sind in öffentlichen Grünanlagen bzw. in den Bereichen, in denen keine Hundefreilaufzonen ausgewiesen sind, Hunde an der Leine zu führen. Hundehalter sind für ihren Hund, auch Welpen, verantwortlich. Um andere nicht zu gefährden, muss der Hund unter Kontrolle des Hundehalters bleiben. Sie haften, wenn sie aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit die Folgen des Verhaltens des Hundes nicht bedacht haben. Wichtig ist deshalb das Training in Hundeschulen oder freien Hundeauslaufzonen.

Aktuell gibt es 20 Hundezonen im Stadtgebiet, das ist somit ein Zuwachs von 3 Hundezonen der ursprünglich 17 Zonen. Es sind keine der Hundezonen weggefallen und es soll nach aktuellem Planungsstand keine entfallen.



Hundefreilaufzonen können nur in größeren Grünanlagen ausgewiesen werden, um Konflikte mit anderen Nutzerinnen und Nutzern zu vermeiden. Leider fehlen genügend große Grünanlagen, da viele Stadtteile generell mit Grünflächen unterversorgt sind. Dies verstärkt sich aktuell noch durch die voranschreitende Nachverdichtung für mehr Wohnraum.
Dennoch bemüht sich SÖR, die bestehenden Hundeauslaufflächen zu erhalten und da wo es machbar ist, neue auszuweisen. Das ist abhängig von der jeweiligen Situation.
Die aktuelle Bauleitplanung verdichtet und reduziert die notwendigen öffentlichen Grünflächen sehr stark, so dass nicht mehr ausreichend Grün- und Spielflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung stehen, um davon noch etwas für Hundefreilauffläche vorsehen zu können. In der dicht bebauten Stadt sind die Flächen mehr als ausgereizt und übercodiert.

Die Hundeauslaufzonen sind grundsätzlich nicht eingezäunt. Zwei Ausnahmen von diesen Festsetzungen gibt es, hier befinden sich eingezäunte Hundeauslaufflächen.
Zum einen ist das im Marie-Juchacz-Park, einer sehr kleine Fläche. Hier zeigen sich bereits Probleme aufgrund der sehr geringen Größe und Lage.
Zum anderen sind das zwei große Zonen im Pegnitztal-Ost. Diese zwei Zonen an der Laufamholzstraße und am Rüblander Ufer befinden sich im Naturschutzgebiet und sind daher eingezäunt, um die freilaufenden Hunde am Verlassen des festgesetzten Bereiches zu hindern. Nachdem die Zaunanlagen in der Schutzgebietsverordnung nicht festgesetzt sind, bedarf es

hierfür einer baurechtlichen Genehmigung. Dies stellt eine besondere Situation dar, so wie die auch 2020 entstandene eingezäunte Hundeauslauffläche im Marie-Juchacz-Park.

Hundeauslaufzonen werden in den Grünanlagen etabliert, in denen ausreichend Fläche zur Verfügung steht. Bei den Neubauprojekten der Grünanlagen stimmt die Planung des SÖR über die Bürgerbeteiligung regelmäßig ab, ob die Schaffung eines Hundeauslaufplatzes möglich und erforderlich ist.
Die Hundeauslaufflächen sollen dabei nicht eingezäunt sein, damit alle Flächen möglichst multifunktional zur Erholung für verschiedene Nutzungen zur Verfügung stehen.
Je mehr Flächen durch Zäune für Einzelgruppen abgegrenzt werden, umso geringer werden die für alle zur Verfügung stehenden Flächen.
Die Bevölkerungszahlen steigen bei geringer werdenden Flächen in der Stadt Nürnberg kontinuierlich an, der Nutzungsdruck durch die Verdichtung steigt in den Grünanlagen für verschiedenste Bedarfe der Bevölkerung mit.

Zum anderen ist eine Einzäunung unter hundehalterischen Gesichtspunkten nicht zwingend sinnvoll, da es in einer umzäunten Anlage keine Rückzugmöglichkeit für einen Hund gibt, wenn er von Anderen in die Enge getrieben wird. Hierdurch würde sich für einen Hund nur noch eine Option ergeben - die Flucht nach vorne, d.h. Angriff. Auch regen abgezäunte Bereiche Hundehalter vermehrt dazu an, die Aufsichtspflicht für ihren Vierbeiner zu vernachlässigen, weil er vermeintlich nicht weglaufen kann.
Des Weiteren bedeutet eine Einzäunung gleichzeitig eine erhöhte Investition und einen erhöhten Unterhalt, sowohl in der Reinigung als auch in den zu erbringenden Wartungsleistungen.
Um diesen Punkten präventiv zu begegnen ist fast keine der in der Stadt ausgewiesenen Hundeflächen umzäunt und auch zukünftig ist es nicht vorgesehen eingezäunte Flächen in diesem Zusammenhang zu schaffen.

Fazit:
Da es selbst bei Hundehaltern ganz unterschiedliche Meinungen zu eingezäunten Hundeauslaufflächen gibt, die Zweckbindung eingezäunter Hundeausflauflächen die Nutzung der Flächen durch andere Nutzer quasi unmöglich macht und teilweise planungsrechtliche Auflagen zu erfüllen sind sowie ein erhöhter Unterhaltsbedarf daraus entsteht, lehnen wir nach aktueller Lage - mit Ausnahmen der genannten Flächen - eingezäunte Hundeauslaufflächen in öffentlichen Grünflächen ab.

Beschlussvorlage
SÖR/056/2024

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	24.07.2024	öffentlich	Bericht

Betreff:

Lärmschutzwand Werderau
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.02.2024

Anlagen:
CSU-Antrag-LSW-Werderau
Stellungnahme
Südwesttangente-LSW-Plan

Sachverhalt (kurz):
Stellungnahme und Bericht von SÖR über den aktuellen Zustand sowie die bau- und schalltechnischen Untersuchungen der Lärmschutzwand in der Werderau.

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:

Für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zutreffend.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Empfehlungsvorschlag:

Der folgende Bericht beschreibt den aktuellen Zustand der Lärmschutzwand entlang der Südwesttangente auf Höhe des Stadtteils Werderau. Weiterhin werden fachliche Einschätzungen und Empfehlungen sowohl von SÖR als auch von einem externen Gutachterbüro gegeben, die einen wirtschaftlichen Verkehrslärmschutz in diesem Bereich zum Ziel haben auch unter Berücksichtigung der von der Autobahndirektion Nordbayern für den 6-streifigen Ausbau der A73 zwischen Kreuz Nürnberg-Süd und Kreuz Nürnberg-Hafen prognostizierten Verkehrsentwicklungen.

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

WerkA (SÖR)

OBERBÜRGERMEISTER
21. FEB. 2024
/.....Nr. .....

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

Kopie: Ref. VI, Ref. I/II

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

19.02.2024
Antragsteller: Sendner

Lärmschutzwand Werderau

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bereits im Jahr 2019 stellte die CSU-Stadtratsfraktion einen Antrag zur Ertüchtigung des Lärmschutzes entlang der Südwesttangente auf Höhe des Stadtteils Werderau. Die dortige 2 Meter hohe Lärmschutzwand besteht bereits seit 40 Jahren unverändert und wurde im Laufe der Zeit weder saniert noch den aktuellen Gegebenheiten angepasst.

Es ist technisch fraglich, ob die 1981 in doppelwandiger Metallbauweise mit Dämmfüllung errichtete Lärmschutzwand ihre lärmdämmenden Eigenschaften auf Grund von Alterungsprozessen im Material noch ansatzweise erfüllen kann. Ein SÖR-Prüfergebnis aus dem Jahre 2018 bescheinigte „keinerlei Schäden…" an der Wand. Nach inzwischen weiteren sechs Jahren Alterungsprozess und einer neuerlichen Inaugenscheinnahme ist der schadlose Zustand inzwischen stark anzuzweifeln. Beim Abklopfen der Wand ist festzustellen, dass nur noch im untersten Bereich der Verkleidung Füllmaterial vorhanden ist. Die schalldämmenden Eigenschaften sind nicht mehr im erforderlichen Maße gegeben und das Verkehrsaufkommen ist seit dem Bau der Lärmschutzwand enorm gestiegen.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Lärmschutzwand entlang der Südwesttangente auf Höhe des Stadtteils Werderau wird erneuert. Dabei wird eine Erhöhung bzw. Anpassung an die aktuellen verkehrlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die entsprechenden Mittel werden für die MIP-Planungen angemeldet.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Lärmschutzwand Werderau

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.02.2024 i.V.m. Antrag vom 10.09.2019

Sachverhaltsdarstellung

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines ..... ……2

2. Ingenieurbauwerk Nr. 4021 TBW 4 2

3. Verkehrsbelastung Südwesttangente…… 3
3.1 Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Jahre 1982 3
3.2 Verkehrszählungsdaten Stadt Nürnberg im Jahre 2019 und 2023 3

4. Bautechnische Begutachtung 3

5. Schalltechnische Begutachtung.....4
5.1 Rechtliche Grundlagen 4
5.2 Überprüfung der schalldämmenden Eigenschaften der LSW 4
5.3 Schalltechnische Untersuchungen ……8
5.4 Überprüfung einer Erhöhung der LSW ……..9

6. Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung.....9
6.1 Geschwindigkeitsreduzierung 9
6.2 Lärmreduzierter Fahrbahnbelag.....10
6.3 Lärmschutz seitens Autobahn GmbH des Bundes.....10
6.4 Schallschutzfensterprogramm Stadt Nürnberg.....11

7. Schlussbetrachtung 12

Anlage 1: Verkehrslärmschutzmaßnahmen im Bereich Rüsternweg vom 11.04.2024

1.0 Allgemeines

Der folgende Bericht beschreibt den aktuellen Zustand der Lärmschutzwand entlang der Südwesttangente auf Höhe des Stadtteils Werderau. Weiterhin werden fachliche Einschätzungen und Empfehlungen sowohl von SÖR als auch von einem externen Gutachterbüro gegeben, die einen wirtschaftlichen Verkehrslärmschutz in diesem Bereich zum Ziel haben auch unter Berücksichtigung der von der Autobahndirektion Nordbayern für den 6-streifigen Ausbau der A73 zwischen Kreuz Nürnberg-Süd und Kreuz Nürnberg-Hafen prognostizierten Verkehrsentwicklungen.



Quelle: SÖR/1-S/LS Bildaufnahme vom 18.03.2020

2.0 Ingenieurbauwerk Nr. 4021 TBW 4

Die 2 Meter hohe (gemessen auf Seite des Rüsternwegs) und 670 Meter lange Lärmschutzwand wurde in folgenden zwei Bauabschnitten hergestellt:

Bauabschnitt	Baubeginn	Fertigstellung
„Rüsternweg Ost“	01.10.1981	30.05.1982
„Rüsternweg West“	12.09.1983	09.12.1983

Die baurechtliche Genehmigung wurde durch Bauanträge bei der Bauordnungsbehörde erwirkt. Der Baugenehmigungsbescheid ist datiert vom 24.07.1981.

Die Lärmschutzwand besteht zwischen den Stahlstützen aus einzelnen Kassettenprofilen aus Aluminium mit jeweils einer Höhe von 330 mm und einer Breite von 102 mm. In den Profilen befindet sich eine 40 mm dicke Steinwolldämmung.

3.0 Verkehrsbelastung Südwesttangente

3.1 Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Jahre 1982

Als Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzwand wurde folgende prognostizierte Verkehrsbelastung im Jahre 1982 angesetzt:

43.000 Kfz/24h
6 % Nachtanteil
14 % LKW am Tag
8 % LKW in der Nacht

3.2 Verkehrszählungsdaten Stadt Nürnberg im Jahre 2019 und Entwicklung bis 2023

Die Stadt Nürnberg führt turnusmäßig einmal im Jahr Verkehrszählungen durch. Für den Straßenabschnitt zwischen AS Schweinau und AS Kreuz Nürnberg Hafen-Ost wurden 2019 folgende Verkehrsmengen ermittelt:

82.000 Kfz/24h
10 % Nachtanteil
11 % LKW am Tag
14 % LKW in der Nacht

Die in den zurückliegenden Jahren während und nach der Corona-Pandemie durchgeführten Zählungen haben gezeigt, dass der Verkehr gegenüber den Zählungen vor der Corona-Pandemie um ca. 10 % bis 20 % abgenommen hat. Dies erklärt sich in erster Linie mit den Möglichkeiten von zu Hause zu arbeiten. Ob sich die Verkehrsmengen in den nächsten Jahren wieder erhöhen oder auf dem niedrigeren Niveau einpendeln werden, kann noch nicht abgeschätzt werden.

Auf Empfehlung vom Verkehrsplanungsamt hin werden daher bei der schalltechnischen Berechnung die Werte aus der Zeit vor der Pandemie zu Grunde gelegt, um den Fall abzudecken, dass der Verkehr eventuell wieder zunehmen wird.

4.0 Bautechnische Begutachtung

Die DIN 1076 regelt die Prüfung und Überwachung von Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen hinsichtlich ihrer Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit. SÖR prüft nach diesen Vorgaben das Ingenieurbauwerk (Lärmschutzwand) im folgenden Turnus:

Art der Prüfung	Turnus
Hauptprüfung	alle 6 Jahre
Einfachprüfung	3 Jahre nach Hauptprüfung
Sichtprüfung	einmal jährlich

Durch diese regelmäßigen Kontrollen werden etwaige eingetretene Schäden und Mängel rechtzeitig erkannt und bewertet sowie Maßnahmen ergriffen bevor ein größerer Schaden eintritt

oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Die letzte Hauptprüfung fand am 19.06.2019 statt mit dem Ergebnis, dass sich die Lärmschutzwand im Hinblick auf die Stand- und Verkehrssicherheit sowie Dauerhaftigkeit in einem guten bis befriedigenden Zustand befindet. Die **Zustandsnote** wurde insgesamt mit **2,5** ermittelt.

Im aktuellen Prüfbericht 2022 wurde eine **Zustandsnote** von **2,9** ermittelt. Die Prüfung erfolgte als einfache Prüfung und ohne Hilfsmittel. Die Verschlechterung der Zustandsnote resultiert aus einer Einschätzung eines Einzelschadens. Es handelt sich dabei um einen Schaden am Fundament-balken mit freiliegender korrodierter Bewehrung. Insgesamt ist das Schadensbild an den entsprechenden Lärmschutzelementen im Vergleich zur vorherigen Hauptprüfung aus dem Jahre 2019 nahezu unverändert geblieben. Im Zuge der nächsten handnahen Hauptprüfung im Jahre 2025 können weitere detailliertere Aussagen gewonnen werden.

5.0 Schalltechnische Begutachtung

5.1 Rechtliche Grundlagen

Grundsätzlich ist bei Verkehrslärmschutzmaßnahmen zwischen „Lärmvorsorge“ und „Lärmsanierung“ zu unterscheiden.

Rechtliche Grundlage im Bereich der **Lärmvorsorge** zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrsgeräuschen ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Hiernach gilt gemäß § 41 Abs.1:

> *„… bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ..... ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind*“.

Zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes wurde unter anderem die 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) erlassen. Die Stadt Nürnberg plant aktuell keine baulichen Änderungen oder erhebliche bauliche Eingriffe entlang der Südwesttangente. Daher besteht kein rechtlicher Anspruch auf weiteren Verkehrslärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge.

Im Rahmen der **Lärmsanierung** können an bestehenden viel belasteten Straßen, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert werden, auf **freiwilliger Basis** in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten des jeweiligen Baulastträgers Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden. Ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung gegenüber der Stadt Nürnberg besteht somit nicht.

5.2 Überprüfung der schalldämmenden Eigenschaft der LSW

Als Wandverkleidung wurde damals ein Standardlärmschutzsystem Typ B1 von der Fa. HOESCH eingebaut. Über die Lebensdauer und Wirksamkeit der Schallabsorption der eingebauten Steinwollplatten gibt es keine direkten Aussagen. Die Herstellerfirma ist leider nicht mehr auf dem Markt. Andere Hersteller geben eine Haltbarkeit der Steinwollplatten von 40 bis 50 Jahre an.



Am 18.03.2020 wurden mehrere Stellen geöffnet und einzelne Elemente der Lärmschutzwand begutachtet. Vor allem in den obersten Elementen ist die Steinwolldämmung an den Randbereichen witterungsbedingt beschädigt. Der witterungsbedingte Verfall liegt im erwartenden Normalbereich. Bei sämtlichen herausgenommenen Elementen war die erforderliche Querschnittsstärke von 40mm vorhanden.

Weiterhin wurde von SÖR das Ingenieurbüro IBAS Ingenieurgesellschaft beauftragt mit der Prüfung der Schalldämm- und Schallabsorptionseigenschaften auf Basis von Vor-Ort-Messungen. Am 24.06.2020 wurden an unterschiedlichen Punkten Messungen durchgeführt. Auf Seite 18 des Gutachtens von IBAS Ingenieurgesellschaft mbH vom 29.07.20 wird die Lärmschutzwand im Hinblick auf die **Schalldämmung** wie folgt beurteilt:

> 6.1.2 Beurteilung
>
> Mit Bezug auf die Anforderungen an die Schalldämmung gem. ZTV-Lsw 88 /2.2.5/ bzw. ZTV-Lsw 06 /2.2.6/ und die vorbeschriebenen Ergebnisse der Messungen ist festzustellen, dass die **geforderte Schalldämmung von den bestehenden Wänden erreicht bzw. übertroffen** wird. Die gem. Datenblatt zugesicherten Eigenschaften sind somit noch gegeben.
>
> Die Schalldämmung der Wände hängt maßgeblich von der Materialstärke der Aluminiumelemente und der Abdichtung zwischen den Elementen, bzw. zwischen Elementen und Pfosten, ab. Die Mineralwollefüllung hat nur einen untergeordneten Einfluss auf die Schalldämmung. Da dem Augenschein nach die Elemente selbst noch in einem guten Zustand sind (keine Korrosion, keine "Löcher", keine Verformungen) und die Dichtheit von Seiten der Stadt Nürnberg regelmäßig geprüft wird, ist dieses Ergebnis auch soweit plausibel.
>
> In die Zukunft gerichtet ist aus Vorstehendem ableitbar, dass bei ordnungsgemäßer Wartung – wie in der Vergangenheit vorgenommen – die Schalldämmung der Wand auch in den nächsten Jahren bestehen bleibt, ein Nachlassen der Schalldämmeigenschaften ist derzeit nicht erkennbar.



Bild: Messanordnung auf Empfangsseite zur Bestimmung des Dämmmaßes



Bild: Messanordnung auf Sendeseite zur Überprüfung des Dämmmaßes

Auf Seite 21 und 22 vom Gutachten vom 29.07.20 von IBAS Ingenieurgesellschaft wird die **Schallabsorption** wie folgt beurteilt:

6.2.2 Beurteilung

Mit Bezug auf die Anforderungen an die Schalldämmung gem. ZTV-Lsw 88 /2.2.5/ bzw. ZTV-Lsw 06 /2.2.6/ sowie den Ausführungen unter Punkt 5.3.3 kann anhand der Ergebnisse festgestellt werden, dass die Schallabsorption der Wand im Bereich der Elementmitte als hochabsorbierend, bzw. im Sinne der "neuen" RLS-19 /2.2.4/ als "stark reflexionsmindernd", einzustufen ist.

Im Bereich der Pfosten ist (erwartungsgemäß) eine geringere Absorption festzustellen, die auf den nicht absorbierenden Pfosten an sich und vermutlich auf die im Anschlussbereich an die Pfosten witterungsbedingt beschädigte Steinwolldämmung zurückzuführen ist. Der Schallreflexionsindex für den Bereich der Pfosten liegt im Übergangsbereich zwischen "reflexionsmindernd" und "stark reflexionsmindernd" bzw. – nach der bisherigen Nomenklatur – zwischen "absorbierend" und "hochabsorbierend".

In Summe der gesamten Oberfläche (Elemente und Pfosten) weist die Wand hochabsorbierende Eigenschaften auf. Die gem. Datenblatt angegebenen Eigenschaften sind somit noch gegeben.

In die Zukunft gerichtet ist nicht auszuschließen, dass durch fortschreitende Alterung bzw. Verwitterung der Steinwolledämmung die Schallabsorption der Wand nachlässt. Durch Ersatz der Steinwolledämmung könnte aber die ursprüngliche Absorption jederzeit wiederhergestellt werden.



Bild: Messanordnung für die Absorptions-/Reflexionsmessung

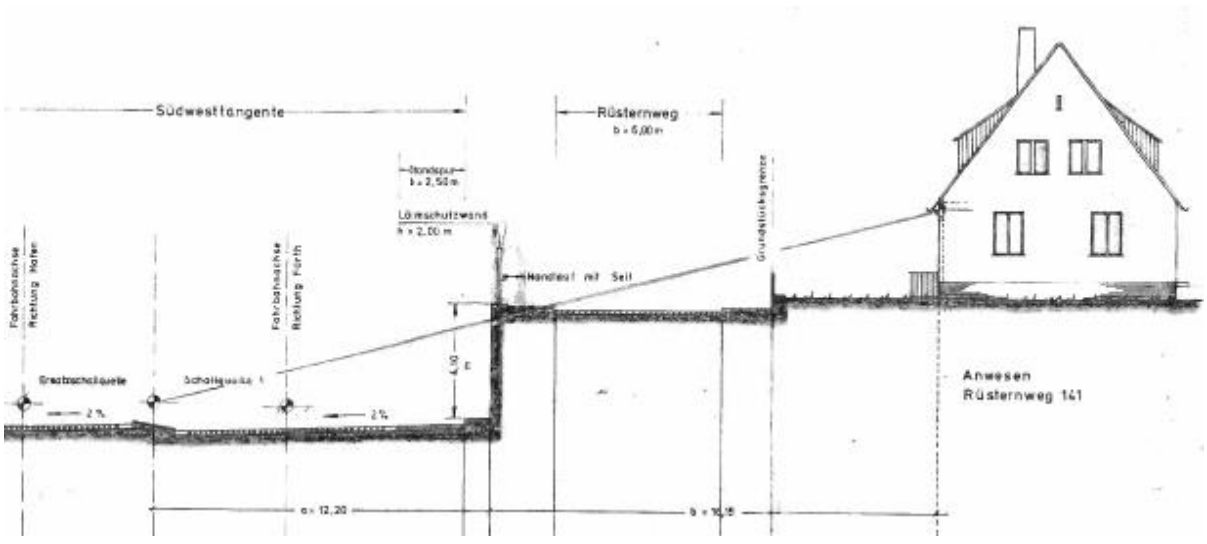
5.3 Schalltechnische Untersuchungen

Für den Rüsternweg wurde von SÖR eine aktuelle schalltechnische Untersuchung angefertigt. Die Berechnung erfolgte nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen in der aktuell gültigen Fassung RLS-19 und wurde mit dem Schallprognoseprogramm IMMI in der Version 2020-1 durchgeführt. Der Berechnung der Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr liegen die Verkehrsbelastungsdaten vor der Corona-Pandemie zu Grunde (siehe Punkt 3.2). An der Fassade des am stärksten belasteten Anwesens Rüsternweges 141 werden aktuell folgende Beurteilungspegel erreicht:

Immissionsort **EG** (Oberkante Fenster)	Beurteilungspegel in dB(A)	
Rüsternweg 141	Tag (6:00 – 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 – 6:00 Uhr)
mit Lärmschutzwand h = 2,00 m	70	65
Immissionsort **OG** (Oberkante Fenster)	Beurteilungspegel in dB(A)	
Rüsternweg 141	Tag (6:00 – 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 – 6:00 Uhr)
mit Lärmschutzwand h = 2,00 m	74	68

Im Jahre **1982** war das prognostizierte Verkehrsaufkommen annähernd halb so hoch (siehe Punkt 3.1). Gemäß den physikalischen Gesetzmäßigkeiten führt eine Halbierung der Zahl der Schallquellen zu einer Reduzierung des Beurteilungspegels um 3 dB (A). An der Fassade des am stärksten belasteten Anwesens Rüsternweg 141 wurde damals auf die Zukunft gerichtet von rund folgenden maximalen Beurteilungspegel ausgegangen:

Immissionsort **EG** (Oberkante Fenster)	Beurteilungspegel in dB(A)	
Rüsternweg 141	Tag (6:00 – 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 – 6:00 Uhr)
mit Lärmschutzwand h = 2,00 m	66	61



Gemäß der Rechtsprechung des BVerwG werden regelmäßig als Grenze für die Gesundheitsgefährdung Beurteilungspegel von tags 70 … 75 dB (A) und nachts 60 … 65 dB (A) angesehen. Beim Anwesen Rüsternweg 141 werden derartige Immissionspegel aktuell erreicht.

5.4 Überprüfung einer Erhöhung der LSW

Die Lärmschutzwand wurde in einer Variante der schalltechnischen Untersuchung fiktiv um 1 Meter erhöht auf insgesamt h = 3,00 m (gemessen auf Seite des Rüsternweges). Eine Erhöhung um 1 Meter würde folgende mittlere Reduzierungen am Immissionsort bei den einzelnen Fassaden der Anwesen entlang des Rüsternweges zur Folge haben:

Immissionsort	am Tag	in der Nacht
Oberkante Fenster EG	- 2,2 dB (A)	- 2,3 dB (A)
Oberkante Fenster OG	- 3,1 dB (A)	- 3,0 dB (A)

Gemäß den Ausführungen im Gutachten vom Büro IBAS vom 29.07.20 wurde unter Punkt 4.2 folgendes angemerkt zu möglichen Pegelreduzierungen:

„… es kann festgestellt werden, das eine Pegeländerung von weniger als 1 dB durch Veränderung (Erneuerung / Erhöhung) der Lärmschutzwand keine spürbare Verbesserung darstellt und daher keine entsprechenden Maßnahmen rechtfertigt. Selbst bei einer Minderung um 1 …. 3 dB ist subjektiv kaum eine Verbesserung spürbar, so dass erst bei mehr als 3 dB aus fachtechnischer Sicht eine entsprechende Modifikation der Schirmwände zu empfehlen ist.“

6.0 Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung

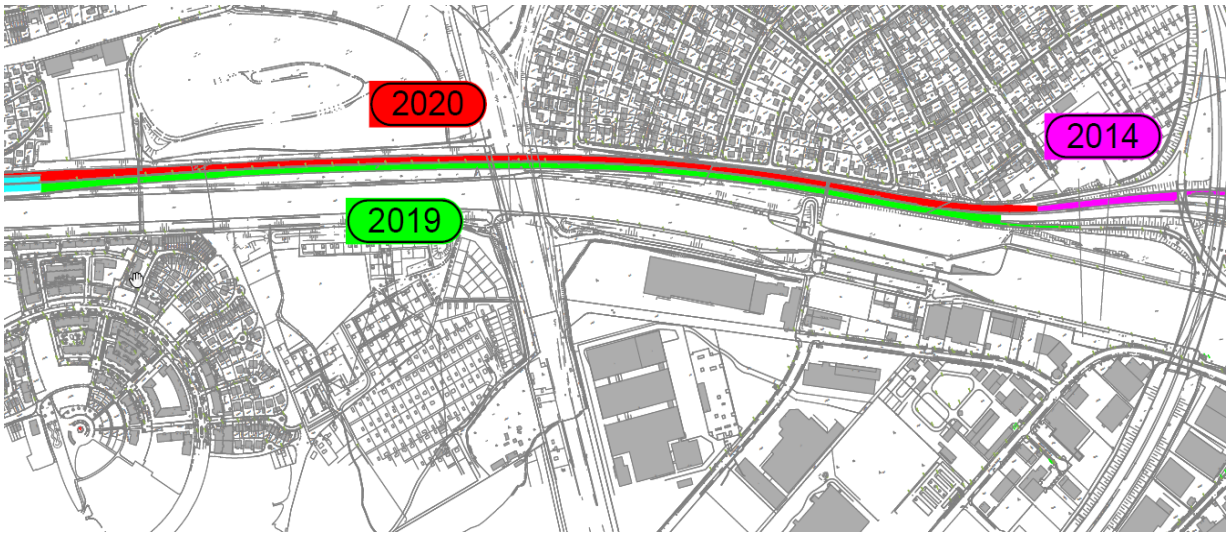
6.1 Geschwindigkeitsreduzierung

Die Stadt Nürnberg ist bei Einschränkungen des Straßenverkehrs an die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und die dazu ergangenen Lärmschutzrichtlinien gebunden. Die Südwesttangente ist eine autobahnähnlich ausgebaute Straße. Nach der Straßenverkehrsordnung beträgt dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Regelfall 100 km/h. Aus Lärmschutzgründen hat die Stadt Nürnberg bereits in den 1980er Jahren eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h angeordnet. Eine noch weitere Reduzierung auf 60 km/h für den Gesamtverkehr wird weder tagsüber noch in den Nachtstunden aktuell als rechtlich durchsetzbar bewertet.

6.2 Lärmreduzierter Fahrbahnbelag

Die Reduzierung der Lärmbelastung für die Anwohner im Bereich von viel belasteten Straßen wird vom Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) sehr ernst genommen. Bereits seit etlichen Jahren baut SÖR auf verschiedenen Streckenabschnitten im Stadtgebiet Nürnberg lärmreduzierte Standardfahrbahnbeläge ein, die eine Lärmreduzierung nach Norm um 2 dB(A) gewährleisten.

So kam beispielsweise auch im Streckenabschnitt zwischen AS Schweinau und AS Kreuz Nürnberg-Hafen zuletzt ein lärmreduzierter Belag Splittmastixasphalt SMA 0/8 im Jahre 2014 und 2019 sowie Anfang April 2020 auf folgenden Bereichen im Rahmen der Fahrbahnsanierung zum Einsatz:



Quelle: SÖR/1-S i.V.m. SÖR/B/4, Fahrbahnsanierung mit lärmreduzierenden Belag SMA 0/8 im Bereich Werderau

6.3 Lärmschutz seitens Autobahn GmbH des Bundes aufgrund Ausbau A73

Im Jahre 2019 wurde wischen der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost und Autobahnkreuz Nürnberg-Süd die A73 von 4 auf 6 Fahrstreifen erweitert ausgebaut. Im Zuge der neueren Rechtsprechung ergab sich für die Niederlassung Nordbayerns der Autobahn GmbH des Bundes (ehemals Autobahndirektion Nordbayern) ein erweiterter Überprüfungsbedarf hinsichtlich der Lärmimmissionen auch für die dem Ausbaubereich anschließenden Straßenabschnitte.

Dabei wurde festgestellt, dass im Bereich des Rüsternwegs Immissionspegel erreicht werden, die vereinzelt über den Grenzwert der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber liegen. Von den Überschreitungen ist die vorderste Reihe des Rüsternwegs betroffen. Anfang April 2020 wurden die Anwohner der betroffenen Anwesen im Rüsternweg von der Niederlassung Nordbayern der Autobahn GmbH des Bundes schriftlich informiert, dass für Sie auf Antrag ein rechtlicher Anspruch auf Einbau von Schallschutzfenstern gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes besteht.

2.1.3 Bereich Werderau an der Südwesttangente (Rüsternweg)

Die für die Südwesttangente festgestellte Verkehrssteigerung durch den A 73 – Ausbau hat auch Auswirkungen auf das Wohngebiet der Werderau im Bereich Rüsternweg und Maiacher Straße.

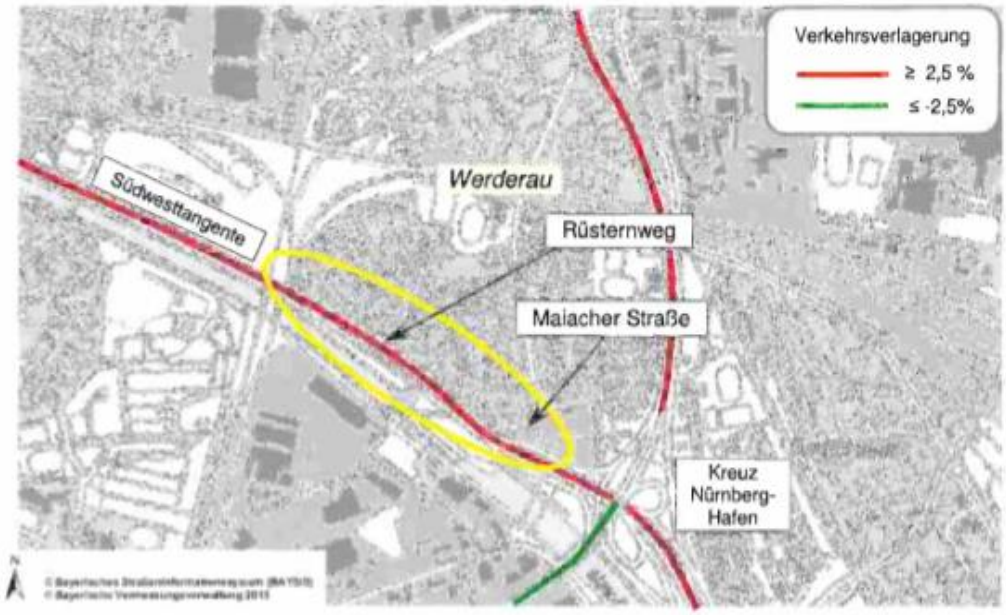


Bild 5: Südwesttangente, AS Schweinau bis Kreuz Nürnberg-Hafen, Bereich Werderau

Quelle: www.abdnb.bayern.de/autobahndirektion/a73_planfeststellung_nuernberg_sued.php

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes wurden insgesamt 18 Begehungen bei betroffenen Wohnungseigentümern im Rüsternweg durchgeführt. Bei 5 Anwesen wurden bisher Schallschutzfenster eingebaut.

6.4 Schallschutzfensterprogramm Stadt Nürnberg

Mit dem Schallschutzfensterprogramm fördert die Stadt Nürnberg auf freiwilliger Basis Schallschutzmaßnahmen in bestehenden Wohnungen an Hauptverkehrsstraßen, in denen

- tagsüber Lärmwerte von mindestens 67 dB(A),
- oder nachts Lärmwerte von mindestens 57 dB(A)

gemessen werden. Förderfähige Schallschutzmaßnahmen sind der Einbau von Schallschutzfenstern, schallgedämmten Rolladenkästen und elektrisch betriebenen, schallgedämmten Lüftern.

Die Förderung in Form von Zuschüssen beträgt 25% der förderfähigen Kosten und ist gleichzeitig durch Höchstbeträge begrenzt. Gemäß den aktuellen schalltechnischen Untersuchungen besteht zusätzlich für weitere Anwesen im Rüsternweg ein Anspruch auf Zuschuss für Schallschutzfenster.

7.0 Schlussbetrachtung

Verkehrslärmschutz ist neben der Rechtslage grundsätzlich immer ein Kompromiss aus „technisch Möglichen“ und „wirtschaftlich Leistbaren“.

Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner im Umfeld der Südwesttangente vor Verkehrslärm hat die Stadt Nürnberg bereits in den 1980er Jahren eine Geschwindigkeitsbegrenzung von **80 km/h** angeordnet. Eine weitere Verbesserung der Situation im Bereich des Rüsternweges wurde Anfang April 2020 durch den Einbau eines **lärmreduzierenden Fahrbahnbelages** erreicht.

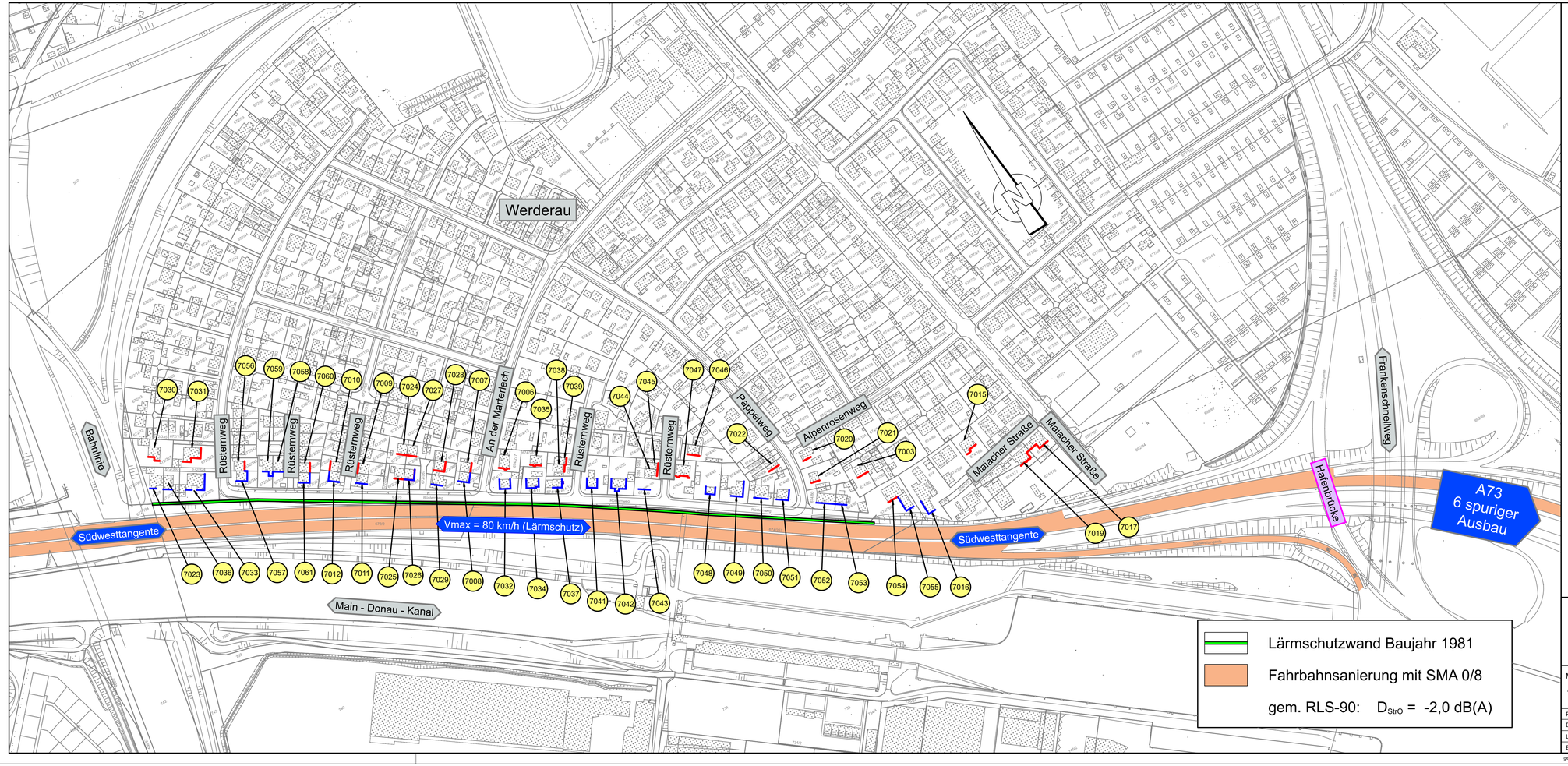
Ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz ist aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der A 73 gegeben. Hier haben die Anwohner die Möglichkeit auf Erstattung der Kosten für **Schallschutzfenster** in voller Höhe. Weitere Anwesen könnten im Zuge des Schallschutzfensterprogrammes der Stadt Nürnberg auf „freiwilliger Basis“ gefördert werden.

Die Lärmschutzwand entlang des Rüsternweges ist im Hinblick auf Ihre Verkehrssicherheit und Standsicherheit sowie auf Ihre Dauerhaftigkeit in einem **guten bis befriedigenden Zustand**. Gemäß dem Prüfzeugnis von SÖR vom 10.03.2023 weist die Lärmschutzwand **keinerlei Schäden** auf, welche die schalldämmenden Eigenschaften beeinflussen. Im Gutachten vom 29.07.20 vom Büro IBAS Ingenieurgesellschaft mbH für Bauphysik, Akustik und Schwingungstechnik wurde dies bestätigt. Eine **Erneuerung** der Lärmschutzwand ist somit aus fachlicher Sicht **nicht notwendig**.

Im Hinblick auf eine mögliche **Erhöhung** auf „freiwilliger Basis“ seitens der Stadt Nürnberg haben die schalltechnischen Untersuchungen ergeben, dass bei einer Erhöhung **um einen Meter** Pegelreduzierungen am Immissionsort am Tag zwischen 2,2 dB(A) und 3,1 dB(A) und in den Nachtstunden zwischen 2,3 dB(A) und 3,0 dB(A) erreichbar wären. Allerdings liegt die Größenordnung derartiger Reduzierungen in einem **noch kaum spürbaren Bereich**.

Fazit:

Basierend auf den rechtlichen Grundlagen im Bereich des Verkehrslärmschutzes und auf Ergebnissen im Rahmen der bautechnischen Prüfungen sowie schalltechnischen Untersuchungen ist eine Verbesserung der Situation im Hinblick auf die Lärmbelastung der Anwohner im Rüsternweg nur im Rahmen von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) verhältnismäßig.



Lärmschutzwand Baujahr 1981

Fahrbahnsanierung mit SMA 0/8

gem. RLS-90: D_{StrO} = -2,0 dB(A)

Anlage 1

1	2	3	4	5	6
Anspruch auf passiven Lärmschutz gem. 16. / 24. BImschG					
Lfd. Nr.	Hs Nr.	Aufnahmejahr ins Schallschutzprogramm der Stadt Nürnberg	Einbau und Erstattungsjahr	Abwicklung seitens Autobahndirektion Nordbayern 1)	Anspruch auf Förderung seitens Stadt Nürnberg
7023	146	--- ---	--- ---	2020	2020
7036	144	--- ---	--- ---	2020	2020
7033	142	--- ---	--- ---	2020	--- ---
7057	81	--- ---	--- ---	2020	2020
7061	99	--- ---	--- ---	2020	2020
7012	52	--- ---	--- ---	2020	2020
7011	51	--- ---	--- ---	2020	2020
7025	127	--- ---	--- ---	--- ---	2020
7026	129	--- ---	--- ---	2020	2020
7029	137	--- ---	--- ---	2020	2020
7008	54	--- ---	--- ---	2020	2020
7032	141	1981	1982	2020	--- ---
7034	143	1981	1981	2020	--- ---
7037	145	1981	--- ---	2020	2020
7041	161	1981	1983	2020	--- ---
7042	163	1981	1983	2020	--- ---
7043	165	--- ---	--- ---	2020	2020
7048	177	1981	1983	2020	--- ---
7049	179	1981	1982	2020	--- ---
7050	181	--- ---	--- ---	2020	2020
7051	183	1981	1983	2020	--- ---
7052	185	1981	1982	2020	--- ---
7053	187	1981	1982	2020	--- ---
7054	189	--- ---	--- ---	--- ---	2020
7055	189	--- ---	--- ---	2020	2020
7016	60d	--- ---	--- ---	2020	2020
7030	138	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7031	140	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7056	79	--- ---	--- ---	--- ---	2020
7058	85	--- ---	--- ---	--- ---	2020
7059	83	--- ---	--- ---	--- ---	2020
7060	97	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7010	50	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7009	49	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7024	125	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7027	131	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7028	135	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7007	52	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7006	47	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7035	143a	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7038	145a	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7039	145b	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7044	165a	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7045	165b	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7047	175	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7046	173	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7022	30	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7021	23	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7020	21	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7003	29	--- ---	--- ---	--- ---	2020
7015	60b	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7019	62a	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---
7017	62	--- ---	--- ---	--- ---	--- ---

1) Fassaden- und stockwerksscharfe Ergebnisliste der lärmtechnischen Untersuchungen von der Autobahndirektion Nordbayern:
siehe Planfeststellungsunterlage 17.1.2 vom 18.12.2015 i.V.m. mit Anlage IO-Nr. 7001ff

Stadt Nürnberg
Servicebetrieb
Öffentlicher
Raum Nürnberg

Verkehrslärmschutzmaßnahmen

im Bereich Rüsternweg

Übersichtslageplan

Maßstab		Datum	Name
1:2000	bearbeitet	28.09.2020	Englisch
	gezeichnet	28.09.2020	Englisch
	geprüft	-	-

Projekt:	Südwesttangente - Rüsternweg
Datei:	LSW-Gebäudebestand.PLT
Layergruppe:	S_LG_geo250_LSW-Gebäudebestand
Blattdef:	_Blattname V_ 9.110

Servicebetrieb Öffentlicher Raum
Planung und Bau Straße, SÖR/1-S/LS

Nürnberg, 28.09.2020

geplottet am 28.09.20 aus Datei LSW-Gebäudebestand.PLT>Objekt S_LSW-Plan