

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/345/2014

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Ricus Kerckhoff	Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / Pa / LAP

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Anlagen: Lärmkarten

Quelle: http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/index.htm

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Umweltausschuss	19.02.2014	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, sich bei der Autobahndirektion Nordbayern für ein Tempolimit zur Lärmreduzierung bis zum geplanten Ausbau der A6 einzusetzen.
2. Für die bislang nicht berücksichtigten Ortsstraßen mit einer Belastung von mehr als 8.200 Kfz/24 h soll eine Lärmkartierung durchgeführt werden.
3. Von der Erstellung eines Lärmaktionsplanes für sämtliche Straßen in der Stadt wird abgesehen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, für die gravierendsten Lärmbrennpunkte maßnahmenorientierte Einzeluntersuchungen zu vergeben, wenn gewährleistet ist, dass diese von Fördergebern und anderen Baulasträgern wie ein Lärmaktionsplan anerkannt werden.

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag			15.000 € für die ergänzende Lärmkartierung Kosten für maßnahmenorientierte Einzeluntersuchungen zu Lärmbrennpunkten liegen derzeit noch nicht vor
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt			s.o
Haushaltsmittel			PSK 541101.5271930 2014: 15.000 € (ergänzende Lärmkartierung) Wenn Haushaltsmittel aus 2013 übertragen werden können, stehen weitere 20.000 € für die ersten Schritte des Lärmaktionsplanes zur Verfügung
Folgekosten			Einzeluntersuchungen zu Lärmbrennpunkten Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung

I. Zusammenfassung

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Es werden jedoch keine Auslösewerte festgelegt. Für Bayern werden Auslösewerte empfohlen (nicht festgelegt), ab denen eine Aktionsplanung in Erwägung zu ziehen ist. Es besteht für die Kommunen ein gewisser Ermessensspielraum. Es folgt nicht zwingend, dass eine Lärmaktionsplanung aufzustellen ist.

Für Schwabach steht die Entscheidung an, ob ein Lärmaktionsplan nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie aufgestellt werden soll.

Das Landesamt für Umwelt hat u.a. auch für Schwabach eine Lärmkartierung für die Bundes- und Staatsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24h durchgeführt. Eine erste Auswertung zeigt, dass die empfohlenen Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung hinsichtlich des Tageswertes an 9 Straßenzügen und des Nachtwertes an 14 Straßenzügen gegeben sind. Davon sind je nach Betrachtungsweise¹ 700 bzw. 2.300 (tags) und 1000 bzw. 3.000 Einwohner nachts betroffen. Es handelt sich dabei zum einen um Anwesen im Umfeld der A6, die durch den planfestgestellten, aber noch nicht verbindlich terminierten Ausbau der A6 entlastet werden. Zum anderen handelt es sich um Anwesen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (B2, B466, St 2239). Für die B2 und die St 466 wurden teilweise schon Lärmschutzfensterprogramme des Staatlichen Bauamtes durchgeführt.

Viele mögliche Maßnahmen zum Lärmschutz sind entweder – unter den derzeitigen Rahmenbedingungen - nicht bzw. nur schwer umsetzbar² oder mit sehr hohen Kosten für die Stadt verbunden³. Daher besteht die Gefahr, dass bei den Bürgern nicht erfüllbare Hoffnungen geweckt werden, wenn die erforderlichen finanziellen Mittel für die Umsetzung von Maßnahmen nicht bereitgestellt werden.

Ein Lärmaktionsplan für Bundes, Staats- und Ortsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24h würde einschließlich der erforderlichen Ergänzung der Lärmkartierung für Ortsstraßen insgesamt ca. 130.000 € kosten. Ein Lärmaktionsplan macht nur Sinn, wenn auch ausreichend finanzielle Mittel für Maßnahmen zum Lärmschutz zur Verfügung stehen.

Aufgrund der hohen Kosten soll auf die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für Schwabach verzichtet werden. Um Planungsmittel möglichst sparsam und effektiv einzusetzen, sollen statt dessen für die gravierendsten Lärmbrennpunkte maßnahmenorientierte Einzeluntersuchungen erstellt werden. Kosten hierfür stehen noch nicht fest.

Die vorliegende Lärmkartierung für Bundes und Staatsstraßen soll für Ortsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24h ergänzt werden. Auf dieser einheitlichen Kartierung können dann die gravierendsten Lärmbrennpunkte, für die Untersuchungen erfolgen sollen, festgelegt werden.

¹ Der höhere Wert bezieht sich auf alle Einwohner in den betroffenen Gebäuden, der niedrigere Wert auf die anteilig von den Fassadenpegeln mit Grenzwertüberschreitungen betroffenen Einwohner (vgl. Kap. 4.4)

² z.B. Verkehrsberuhigung oder Tempo 30 nachts an klassifizierten Hauptverkehrsstraßen

³ z.B. kommunale Lärmschutzfensterprogramme, Lärmschutzwände, erhöhter Straßenunterhalt durch lärmarme Fahrbahnbeläge

II. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Die Europäische Union hat im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie eingeführt. Ziel dieser Richtlinie ist es europaweit schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu mindern und ihnen vorzubeugen. In Stufe I der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung waren u.a. Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz / Jahr (16.400 Kfz / 24h), Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr zu betrachten. Mit Stufe II sind u.a. Räume mit mehr als 100.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz / Jahr (8.200 Kfz / 24 h) und Haupteisenbahnstrecken mit 30.000 Zügen / Jahr betroffen.

Für Schwabach stellt sich nun die Frage, ob die Stadt einen Lärmaktionsplan erstellen will.

2. Lärmaktionsplan Stufe I

Am 01.12.2008 wurde im Umweltausschuss über die Lärmkartierung zur Umgebungslärmrichtlinie für Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr (16.400 Kfz/24 h) berichtet. Die Lärmkartierung zeigte, dass die A6, die B2 von der Anschlussstelle Schwabach Süd bis zum Hembacher Weg und die B2a betroffen sind. Da sich die Auslösewerte von $L_{DEN} 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{NIGHT} 60 \text{ dB(A)}$ bei mindestens 50 Betroffenen ausschließlich durch die A6 ergeben, wurde beschlossen, von einer kommunalen Lärmaktionsplanung abzusehen. Für die B2 von der Anschlussstelle Schwabach Süd bis zum Hembacher Weg und die B2a wurde beschlossen, dass eine Lärmaktionsplanung nicht zielführend und notwendig sei, da in der Vergangenheit hier bereits Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden. Zum anderen befinden sich an der Rother Straße (B2) kaum Wohngebäude. Auch in Schaftnach sind weniger als 50 Einwohner von den o.g. Lärmwerten betroffen.

Die Lärmaktionsplanung für die A6 fällt in den Zuständigkeitsbereich der Regierung von Mittelfranken. Die Regierung sah hier keinen Handlungsbedarf. Zum anderen ergeben sich bei Realisierung des inzwischen planfestgestellten sechs-streifigen Ausbaus der A6 erhebliche Verbesserungen in den betroffenen Bereichen. In der Vergangenheit wurde auch ein Lärmschutzfensterprogramm der ABDN durchgeführt.

Nach dem derzeitigen Stand kann mit dem Ausbau der A6 zwischen den Anschlussstellen Schwabach West und Roth „frühestens 2015 begonnen werden, wenn die Finanzierung durch den Bund gesichert ist“.

➤ Da sich der Ausbau der A6 noch einige Jahre verzögern kann, wird angeregt, dass sich die Verwaltung für eine – bis zur Fertigstellung des A6 Ausbaus begrenzte – Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A6 im Gebiet von Schwabach aus Lärmschutzgründen einsetzt.

3. Lärmaktionsplanung Bahn

Die Regierung von Mittelfranken hat einen Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecke 5320 Nürnberg - Treuchtlingen und 5971 Nürnberg - Roth (S-Bahn) erstellt. Dieser wurde im Umweltausschuss am 09.05.2011 vorgestellt. Der Entwurf zum Lärmaktionsplan lag vom 15.6. bis 15.07.2011 im Stadtplanungsamt öffentlich aus. Stellungnahmen konnten bis zum 01.08.2011 eingereicht werden.

Die von der Stadt Schwabach vorgebrachten Anregungen wurden von der Regierung

abgewiesen mit dem Hinweis, dass keine Ansprüche auf Lärmschutz bei bestehenden Verkehrswegen bestehen, seitens der Regierung Eingriffe in den Bahnverkehr und das rollende Material nicht möglich sind und dass mit Einführung der S-Bahn umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnstrecke realisiert wurden. Die Strecke gilt als lärmsaniert.

4. Lärmaktionsplanung Stufe II

4.1. Arbeitsschritte für einen Lärmaktionsplan Stufe II

Bei der Erstellung eines Lärmaktionsplanes erfolgt in einem ersten Schritt eine Bestandsaufnahme und Bewertung der Lärmsituation. Diese basiert auf der Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt (LfU). In einem zweiten Schritt werden Maßnahmen geplant, die Abhilfe schaffen können. Es folgt eine Wirksamkeitsanalyse mit Kosten-Nutzenbetrachtungen. Dazu sind die Berechnungsmethoden nach dem national gültigen Fachrecht heranzuziehen⁴. Anschließend wird die Öffentlichkeit beteiligt. Nach der Abwägung bzw. Einarbeitung der Anregungen wird der Plan von den Gremien beschlossen und veröffentlicht. Wesentlicher Bestandteil ist ein Bericht für die EU-Kommission über die Anzahl der von den Lärmindizes betroffenen Menschen und die bestehenden und laufenden Lärmschutzmaßnahmen.

4.2. Lärmkartierung

4.2.1. Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt

Das Landesamt für Umwelt hat eine Lärmkartierung für Bundes- und Staatsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24 h erstellt. Die Lärmkartierung erfolgte auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes von 2004 (Zählungen 2003) und einer Vielzahl von Daten zum Straßenumfeld (Beläge, Zustand, Fahrspuren, Steigungen), die die Stadt darüber hinaus geliefert hat. Die Lärmkarten und die dazugehörigen Fassadenpegel wurden der Stadt im Juli 2013 zur Verfügung gestellt. Es wurden ca. 96.000 Fassadenpegel für ca. 9000 Adressen mit rund 40.000 Einwohnern im Stadtgebiet ermittelt.

Diese Daten dürfen nur zum Zwecke der Lärmaktionsplanung verwendet werden. Die Verwaltung musste eine entsprechende Datenschutzverpflichtung unterschreiben. Die Karten können beim Amt für Stadtplanung und Bauordnung eingesehen werden.

4.2.2. Kommunale Lärmkartierung

Da Anwohner an Ortsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24 h nicht schlechter gestellt werden sollten als Anwohner klassifizierter Straßen, sollte für diese Straßen ebenfalls noch eine Lärmkartierung beauftragt werden.

- Weißenburger Straße
- Fürther Straße
- Falbenholzweg
- Angerstraße
- Katzwanger Straße
- Limbacher Straße
- Flurstraße
- Lindenstraße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Schützenstraße
- Gutenbergstraße
- Steinmarckstraße

⁴ Die vom LfU nach den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie errechneten Lärmwerte sind (aufgrund unterschiedlicher Berechnungsmethoden) nicht mit den Beurteilungspegeln, die nach nationalem Recht Anwendung finden, vergleichbar. Das bedeutet, dass im Lärmaktionsplan die nach der Umgebungslärmrichtlinie ermittelten Lärmkartierungen nur hinsichtlich einer vergleichbaren Ermittlung der Betroffenenanzahlen von Bedeutung sind. Diese Werte müssen nochmal nach Berechnungsmethoden, die dem nationalen Recht entsprechen (z.B. RLS 90), aufbereitet werden. Dies gilt zumindest für die Prüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen und die Begründung von Wünschen gegenüber Dritten z.B. dem staatlichen Baumt.

4.3. Auslösewerte

4.3.1. Auswirkungen von Lärm

„Bei einem Schalldruckpegel ab 55 dB(A) werden Geräusche vermehrt als Lärmbelästigung empfunden. Halten diese über einen längeren Zeitraum an, werden die Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden verringert. Geräusche von 65 bis 75 dB(A) bewirken im Körper Stress. Dieser kann zu arterieller Hypertonie (hohem Blutdruck), Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Myokardinfarkt (Herzinfarkt) führen. Lärm kann auch für eine Verminderung der Magensekretbildung sorgen und Ursache von Magengeschwüren sein. ... Lärmbelastung im Schlaf, ... gilt als besonders kritisch. So kann nächtlicher Lärm bereits bei Einzelpegeln ab 40 dB(A) auf Dauer zu Gesundheitsgefährdungen führen, wenn sich die Einzelpegel um mehr als 3 dB vom Geräuschhintergrund unterscheiden.“⁵

In der Rechtsprechung geht man von einer Gesundheitsgefährdung ab 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts aus.

Verkehrslärm kann neben den gesundheitlichen Auswirkungen zu Wertverlusten von Immobilien bzw. zu geminderten Mieteinnahmen und sozialer Segregation führen.

4.3.2. Lärmgrenzwerte

Für Lärmgrenzwerte gelten in Deutschland verschiedene Vorschriften. Die 16. BImSchV ist bei der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen im Rahmen der Lärmvorsorge maßgeblich. Für die Bauleitplanung ist die DIN 18005 Schallschutz im Städtebau heranzuziehen. Für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes gibt es gesonderte Richtlinien (VLärmSchR 97). Die Lärmschutzrichtlinien StV regeln die Möglichkeiten von Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen.

Die genannten Normen, Verordnungen bzw. Richtlinien gehen von unterschiedlichen Lärmgrenzwerten aus. Für Allgemeine Wohngebiete beispielsweise gelten nach der 16. BImSchV 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, nach der DIN 18005 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts und nach den VLärmSchR 97 und der Lärmschutzrichtlinie StV 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

4.3.3. Vorgaben / Empfehlungen

Die Umgebungslärmrichtlinie definiert in Anhängen Methoden zur Ermittlung der maßgeblichen Lärmindizes für einen 24-Stundenwert L_{DEN} (Day-Evening-Night) und einen Nachtwert L_{NIGHT} . Die EU-Umgebungslärmrichtlinie und das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geben jedoch keine Immissionsgrenzwerte vor, ab denen eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist. Auch die Bundesregierung hat keine verbindlichen Auslösewerte festgelegt.

Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (inzwischen Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz) hat, als Anhaltspunkt um die Lärmaktionsplanung auf Lärmbrennpunkte zu fokussieren, einen 24-Stundenwert L_{DEN} von mehr als 67 dB(A) und einen Nachtwert von mehr als L_{NIGHT} 57 dB(A) zugrunde gelegt. Ab diesen Werten ist eine Aktionsplanung in Erwägung zu ziehen. Es folgt nicht zwingend, dass eine Lärmaktionsplanung aufzustellen ist.

Für die Beurteilung der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden soll, werden vom zuständigen bayerischen Ministerium die Kriterien hohe Lärmwerte und eine Mindestanzahl

⁵ <http://de.wikipedia.org/wiki/L%C3%A4rm>

von Betroffenen (mehr als 50 Einwohner) genannt. Dem Schutz der Nachtruhe kommt eine höhere Bedeutung zu als der Lärmschutz tagsüber. Des Weiteren soll die Schutzwürdigkeit der Baugebietsart berücksichtigt werden. Auch die Summenwirkung mehrerer Verkehrsanlagen kann herangezogen werden.

Das Umweltbundesamt empfiehlt, dass „zunächst solche Handlungsschwerpunkte prioritär behandelt werden, in denen gesundheitsrelevante Schwellenwerte überschritten werden (65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts) und wo gleichzeitig hohe Betroffenenendichten auftreten“.⁶

4.4. Betroffene Einwohner

Nach den Berechnungsmethoden aus der Umgebungslärmrichtlinie werden für jedes Gebäude mehrere Fassadenpegel ermittelt. Daraus sollen anteilig von den überschrittenen Pegeln betroffene Einwohner ermittelt werden.

Beispiel: Bei 34 Pegeln an einem Gebäude mit 26 Einwohnern ergeben sich 0,76 Einwohner pro Pegel. Wenn 8 der 34 Pegel den Grenzwert L_{DEN} 57 dB(A) überschreiten, ergibt dies ($8 \cdot 0,76 =$) 6 anteilig betroffene Einwohner.

Da es nur mit extrem hohem Aufwand feststellbar ist, ob von diesen 8 Pegeln aus dem Beispiel schutzwürdige Wohn- und Schlafräume betroffen sind, hat sich das LfU entschlossen die Zahl der Gesamteinwohner eines Gebäudes in den Karten darzustellen.

Daher können die Betroffenenzahlen nach den beiden Methoden als oberer und unterer Wert von möglichen Betroffenen gehandhabt werden.

4.4.1. Auswertung bezogen auf alle Einwohner in den betroffenen Gebäuden

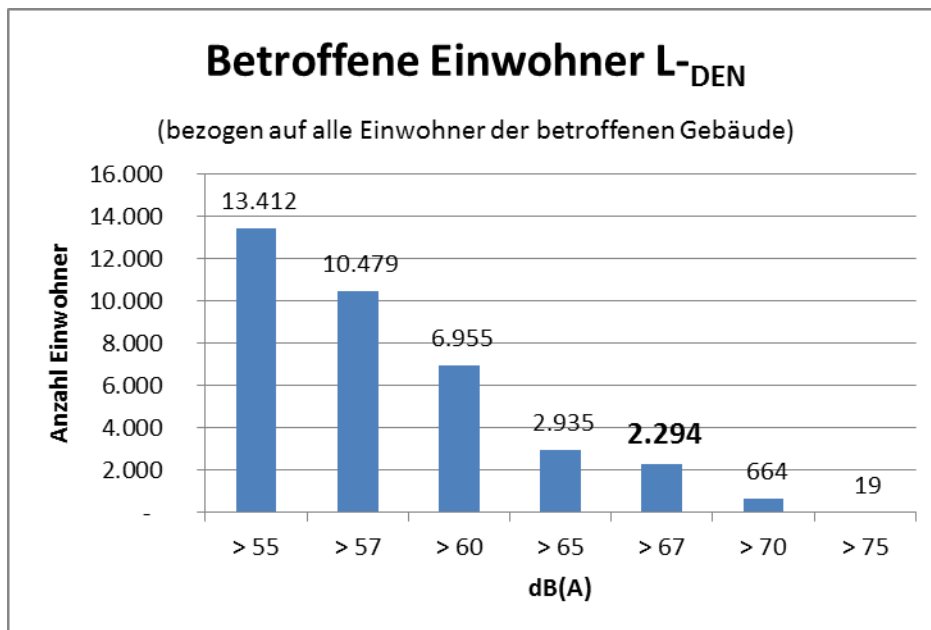
4.4.1.1. Tagwerte

Eine Auswertung der vom LfU übergebenen Daten hinsichtlich des 24-Stundenwertes L_{DEN} ergibt - wenn man alle Einwohner der betroffenen Gebäude berücksichtigt – dass,

- etwa 2.300 Einwohner einen L_{DEN} von mehr als 67 dB(A) ertragen müssen und
- 19 Einwohner mit einem L_{DEN} von mehr als 75 dB(A) belastet sind⁷.

⁶ Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung, Silent City, Hrsg.: Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt, 2008; (Kap. 3 S. 17)

⁷ Vier Anwesen mit einer Belastung über 75 dB(A) befinden sich in der Alten Penzendorfer Straße und der Kammersteiner Straße. Diese Häuser liegen nur etwa 40 m vom Fahrbahnrand der A6 entfernt.



In folgenden Straßen sind mehr als 50 Einwohner (bezogen auf alle Einwohner in den betroffenen Gebäuden) einem L_{DEN} von 67 dB(A) oder mehr ausgesetzt:

- der Alten Penzendorfer Straße (56 Einwohner),
- der Bahnhofstraße (154 Einwohner),
- der Kammersteiner Straße (52 Einwohner),
- der Nördlichen Ringstraße (123 Einwohner),
- der Nördlinger Straße (68 Einwohner),
- der Penzendorfer Straße (502 Einwohner),
- der Südlichen Ringstraße (148 Einwohner),
- der Wittelsbacher Straße (177 Einwohner) und
- der Wolkersdorfer Hauptstraße (167 Einwohner).

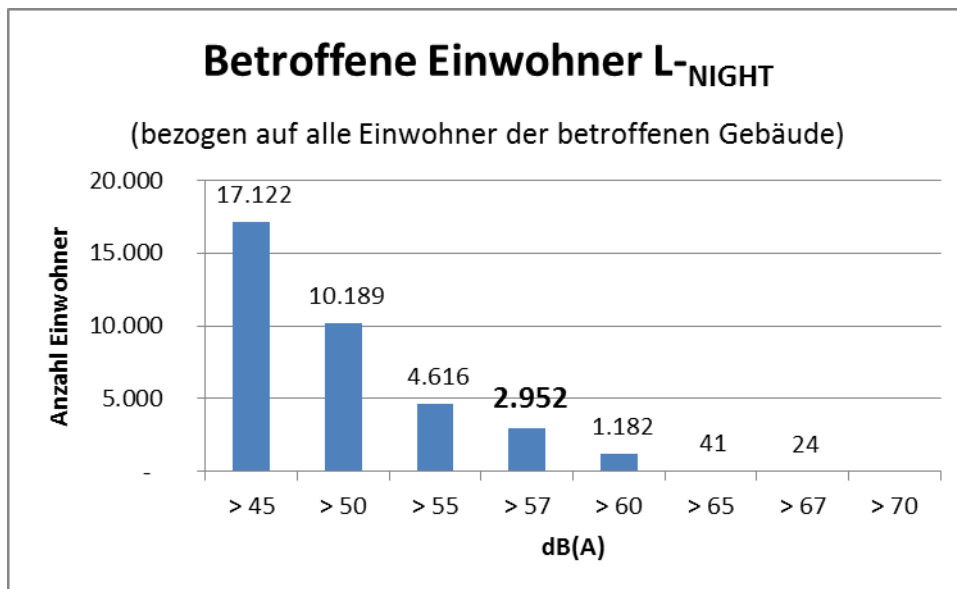
Knapp unterhalb der 50 Betroffenen sind folgende Straßenzüge

- Ludwigstraße (47 Einwohner),
- Markgrafenstraße (47 Einwohner),
- Nürnberger Straße (48 Einwohner) und
- Reichswaisenhausstraße (43 Einwohner).

4.4.1.2. Nachtwerte

Die Auswertung ergab weiterhin, dass in Schwabach

- 3.000 Einwohner einem L_{NIGHT} von über 57 dB(A) ausgesetzt sind,
 - 41 Einwohner einen L_{NIGHT} von mehr als 65 dB(A) ertragen müssen und
 - 24 Einwohner in Anwesen leben, die nachts mehr als 67 dB(A) aufweisen.
- Werte über 70 dB(A) werden nach den Daten vom LfU nachts nicht erreicht.



Bereiche mit einer L_{NIGHT} von 57 dB(A) oder mehr und mehr als 50 betroffenen Einwohnern befinden sich in

- der Alten Penzendorfer Straße (65 Einwohner),
- der Bahnhofsstraße (157 Einwohner),
- der Fichtestraße (150 Einwohner),
- dem Igelsdorfer Weg (61 Einwohner),
- der Kammersteiner Straße (115 Einwohner),
- der Nördlichen Ringstraße (123 Einwohner),
- der Nördlinger Straße (89 Einwohner),
- der Penzendorfer Straße (489 Einwohner),
- der Reichenbacher Straße (103 Einwohner),
- der Saazer Straße (51 Einwohner),
- Sieben Morgen (57 Einwohner),
- der Südlichen Ringstraße (148 Einwohner)
- der Wittelsbacher Straße (193 Einwohner) und
- der Wolkersdorfer Hauptstraße (240 Einwohner).

In der Ludwigstraße und der Nürnberger Straße sind jeweils 48 Einwohner betroffen.

Die Auswertung zeigt, dass einige Straßenzüge betroffen sind, die im unmittelbaren Umfeld der A6 liegen und von den planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des A6-Ausbaus profitieren werden. Zum anderen sind aber auch klassifizierte innerörtliche Hauptverkehrsstraßen in der Baulast des Bundes (B2, B466) und der Stadt (St 2239) betroffen.

4.4.1.3. Straßen mit mehr als L_{DEN} 70 dB(A) und L_{NIGHT} 60 dB(A)

In folgenden Straßen ergeben sich mehr als 50 von Lärmwerten von L_{DEN} 70 dB(A) oder mehr betroffene Einwohner (bezogen auf alle Einwohner der Gebäude):

- Nördliche Ringstraße (110 Einwohner)
- Penzendorfer Straße (129 Einwohner)
- Südliche Ringstraße (137 Einwohner)
- Wittelsbacher Straße (140 Einwohner)

Mehr als 50 Betroffene von einem L_{NIGHT} 60 dB(A) oder mehr gibt es in folgenden Straßen:

- Alter Penzendorfer Straße (53 Einwohner)
- Fichtestraße (74 Einwohner)

- Kammersteiner Straße (62 Einwohner)
- Nördliche Ringstraße (121 Einwohner)
- Penzendorfer Straße (98 Einwohner)
- Südliche Ringstraße (143 Einwohner)
- Wittelsbacher Straße (177 Einwohner)
- Wolkersdorfer Hauptstraße (80 Einwohner)

4.4.2. Auswertung bezogen auf die anteilig betroffenen Einwohner

Betrachtet man nur die von den Fassadenpegeln mit Grenzwertüberschreitung anteilig betroffenen Einwohner, so sind von einem L_{DEN} über 67 dB(A) ca. 700 Einwohner betroffen und von einem L_{NIGHT} über 57 dB(A) ca. 1.000 Einwohner.

Da die Auswertung ohne Datenbanksoftware sehr aufwendig ist, wurde nur für den Nachtwert geprüft, welche Straßen mit mehr als 50 Einwohnern betroffen sind. Mehr als 50 Betroffene ergeben sich nur an vier Straßen statt an 14.

- Penzendorfer Straße: 151 Einwohner (statt 489 Einwohner),
- Südliche Ringstraße: 68 Einwohner (statt 148 Einwohner),
- Wittelsbacher Straße: 71 Einwohner (193 Einwohner),
- Wolkersdorfer Hauptstraße: 78 Einwohner (statt 240 Einwohner).

Auf Auswertungsoptionen wie etwa nach Anzahl Betroffene je 100 m Straßenlänge oder mit Berücksichtigung von Adressen aus angrenzenden Straßen wurde verzichtet.⁸

4.5. Handlungsoptionen

4.5.1. Ausbau der A6

Mit dem Ausbau der A6 tritt für die betroffenen Anwesen eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation ein. Die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren gehen u.a. für Penzendorf, den Vogelherd, Forsthof Nord, Uigenau und das Gebiet Wolfsgrube von erheblichen Pegelminderungen durch die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen aus.

In der Nacht verbleiben an 153 Wohneinheiten (entspricht rund 100 Gebäuden) Grenzwertüberschreitungen⁹ „in überwiegend geringer Größenordnung“. Die Gebäude mit verbleibender Grenzwertüberschreitung werden passiv geschützt. Sofern die Gebäudehülle nicht ohnehin einen ausreichenden Schutz der Innenräume gewährleistet, besteht Anspruch auf bauliche Verbesserungsmaßnahmen an Umfassungsbauteilen bzw. Fenstern von Räumen, die überwiegend der Wohnnutzung dienen.

4.5.2. Maßnahmen an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen

Als Maßnahmen an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen werden diskutiert:

- Geschwindigkeitssenkung im Straßenverkehr z.B. von 50 km/h auf 30 km/h, ggf. tageszeitlich begrenzt¹⁰,
- Fahrbahnoberflächen (Sanierung von Asphaltdecken, Ersatz von Pflaster durch Asphalt, Lärmarme Fahrbahnbeläge: z.B. LOA 50),

⁸ Solche Auswertungen könnten mit einem Geographischen Informationssystem (GIS) durch die Verknüpfung einer Datenbank mit Abfrageoptionen und digitalen Karten deutlich rationeller als von Hand erstellt werden.

⁹ Bezogen auf die Grenzwerte der 16 BImSchV

¹⁰ In Berlin wurde nach bestimmten Kriterien an Hauptverkehrsstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts auf 30 km/h herabgesetzt. Mit der Wirkung und Akzeptanz ist die Verwaltung zufrieden.

- Optimierung des Verkehrsflusses durch Grüne Wellen u.ä.,
- Förderung des Umweltverbundes zur Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel sowie Fußgänger- und Radverkehr,
- bauliche Maßnahmen: Abschirmung (Schallschutzwände, Schließen von Baulücken), Passiver Schallschutz, Städtebauliche Maßnahmen, Umgehungsstraßen

Ob diese möglichen Maßnahmen für Schwabach geeignet sind und welche Entlastungswirkung im Einzelfall zu erzielen ist müsste genauer untersucht werden.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung unter 50 km/h innerorts sind im klassifizierten Netz (Bundesstraßen, Staatsstraßen) nach Auskunft der Regierung in Bayern nicht oder nur begrenzt (z.B. im Umfeld von Schulen) möglich. Auf jeden Fall müsste dies gegen Widerstände von verschiedenen Seiten „durchgeboxt“ werden.

Lärmmindernde Fahrbahnbeläge, die im Geschwindigkeitsbereich von 50 km/h eine Wirkung entfalten, werden derzeit in einigen Kommunen erprobt. Abschließende Erfahrungsberichte liegen noch nicht vor. Es ist jedoch absehbar, dass deren Haltbarkeit unter der üblicher Fahrbahnbeläge liegt und die regelmäßige Erneuerung mit erheblich erhöhten Mehrkosten im Straßenunterhalt verbunden ist.

Verkehrsrechtliche Möglichkeiten Lkws (Durchgangsverkehr) aus der Stadt herauszuhalten bestehen nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang, da kein Alternativroutennetz zur Verfügung steht.

Verkehrsverlagerungen von stark belasteten innerörtlichen Verkehrsstraßen auf andere Hauptverkehrsstraßen sind nur begrenzt zielführend, weil so an anderer Stelle mit verstärkter Lärmbelastung zu rechnen ist. Der Bau von Umgehungsstraßen ist in Schwabach nur begrenzt möglich und wirksam. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Verlärmung bisher ruhiger Bereiche würden Naturschützer und betroffene Anwohner an neuen Trassen auf den Plan rufen.

Für Lärmschutzwände und –Wälle ist an angebauten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen häufig kein Platz. Wo sie realisiert werden können, sind sie mit hohen Kosten verbunden.

In Anbetracht der großen Anzahl betroffener Anwesen dürfte ein kommunales Lärmschutzfensterprogramm mit sehr hohen Kosten verbunden sein. An den Bundesstraßen wurden in der Vergangenheit Lärmschutzfensterprogramme des Staatlichen Bauamtes durchgeführt. Freiräume oder Schlafräume bei geöffnetem Fenster v.a. im Sommer erfahren dadurch aber keine Lärmminderung.

4.6. Schlussfolgerungen

Ein Lärmaktionsplan kann - wenn inhaltlich das Einvernehmen der Regierung und des Staatlichen Bauamtes hergestellt werden kann – dazu dienen, Maßnahmen an Straßen in deren Baulast und Kostenträgerschaft zu begründen. Ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht nicht.

Für Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm an Staatsstraßen und den stark belasteten Ortsstraßen ist die Stadt Baulast- und Kostenträger. Viele mögliche Maßnahmen zum Lärmschutz sind entweder – unter den derzeitigen Rahmenbedingungen - nicht oder nur schwierig umsetzbar bzw. mit sehr hohen Kosten verbunden. Es bestehen verschiedene Fördermöglichkeiten, jedoch ist absehbar, dass hierdurch auf jeden Fall sehr hohe Kosten auf die Stadt zukämen.

Nach Einschätzung der Verwaltung macht ein Lärmaktionsplan nur Sinn, wenn für die betroffenen Bürger auch tatsächlich Abhilfe geschaffen werden kann und ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen. Ohne die Bereitstellung der erforderlichen - vermutlich

erheblichen - Finanzmittel werden bei den Bürgern Hoffnungen auf Abhilfe geweckt, die dann vielleicht nicht erfüllt werden können.

Der Lärmaktionsplan für die Bahn in Schwabach hat gezeigt, dass die geweckten Erwartungen in Anbetracht fehlender Mittel oder Eingriffsmöglichkeiten nicht erfüllt wurden.

Die vorgeschlagenen maßnahmenorientierten Einzeluntersuchungen für die gravierendsten Lärmbrennpunkte gelten nicht als Lärmaktionsplan. Insbesondere die Bürgerbeteiligung und der genormte Bericht an die EU-Kommission würden fehlen. Die Regierung von Mittelfranken hat keine Einwände gegen die Vorgehensweise. Sie weist aber darauf hin, dass Unmut entstehen könnte (ggf. Vertragsstrafen), weil so viele Städte keinen Lärmaktionsplan aufstellen. Seitens des Staatlichen Bauamtes bestehen auch keine Bedenken hinsichtlich Akzeptanz solcher Untersuchungen. Fördermittel stehen nicht zur Verfügung.

4.7. Vorschlag Ablauf

Zunächst sollte die ergänzende Lärmkartierung vergeben und deren Ergebnisse ausgewertet werden. Im Bereich von Kreuzungen bereits kartierter Straßen mit noch zu kartierenden Straßen kann sich die Lärmbelastung durch die Überlagerung noch erhöhen. Für die ergänzende Lärmkartierung sind aufwendige Zuarbeiten der Verwaltung erforderlich, die einige Zeit in Anspruch nehmen werden.

Auf der Grundlage dieser Daten sind dann nochmalige Auswertungen zu Lärmbrennpunkten erforderlich. Darauf aufbauend wird ermittelt, welches die gravierendsten Lärmbrennpunkte sind. Für diese werden Angebote für maßnahmenorientierte Lärmuntersuchungen eingeholt.

Sobald die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung stehen kann eine Vergabe und weitere Bearbeitung erfolgen.

III. Kosten

Preisanfragen ergaben, dass für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Bundes- und Staatstraßen durch ein externes Büro mit Kosten 50.000 € zu rechnen ist. Für eine ergänzende Lärmkartierung der Ortsstraßen mit mehr als 8.200 Kfz/24 werden voraussichtlich ca. 15.000 € benötigt. Eine Lärmaktionsplanung für diese Straßen würde nochmal ca. 45.000 € kosten.

Insgesamt werden für die Lärmaktionsplanung Haushaltsmittel in Höhe von 130.000 € (Brutto) benötigt. Eine internetbasierte Öffentlichkeitsbeteiligung¹¹ ist in diesen Kosten nicht enthalten sowie eine Aktualisierung anhand der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrszählungen von 2013.

Im Haushalt 2014 sind zu diesem Zweck 15.000 € eingestellt. Diese sind für die ergänzende Lärmkartierung eingeplant. Davon ausgehend, dass die Restmittel aus 2013 übertragen werden, stehen weiteren 20.000 € zur Verfügung.

Über die Kosten möglicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden. Fördermöglichkeiten bestehen derzeit nicht.

Kosten für maßnahmenorientierte Lärmuntersuchungen für die gravierendsten Lärmbrennpunkte liegen noch nicht vor. Diese werden eingeholt, sobald die ergänzende Lärmkartierung für Ortsstraßen ausgewertet ist.

¹¹ wie dies die Stadt Nürnberg getan hat