

Stellungnahme zu den Einwendungen und Anregungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans 3. Stufe

(Auslegungszeitraum: 11.10.2020 bis 11.11.2020)

Bürger Nr. 1

Der Bürger beklagt die Zunahme des Lärms durch die B17, v. a. im Freien seines Grundstücks. Die B17 sei nur für 10.000 Kfz pro Tag ausgelegt. Mittlerweile hätte der Verkehr um ein Vielfaches zugenommen. Lärmschutzmaßnahmen wurden nicht angepasst. Der Schwerverkehr hat sich stark erhöht.

Der Ausbau der B17 am Knotenpunkt Eichleitnerstraße wurde über den rechtskräftigen Bebauungsplanes 877 „Knotenpunkt B17/ Eichleitnerstraße“ (Rechtskraft 02.03.1999) geregelt. Es wurde damals von der Verkehrsprognose für das Jahr 2010 ausgegangen. Dies war 48.000 Kfz/ 24h nördlich der Eichleitnerstraße und 62.000 Kfz/ 24 h südlich der Eichleitnerstraße. Daher ist es nicht richtig, dass die B17 nur für 10.000 Kfz pro Tag ausgelegt wäre. Eine Verkehrszählung im Jahr 2016 stellte dann eine Erhöhung der Verkehrszahlen auf 74.000 Kfz/24 h nördlich der Eichleitnerstraße und 78.000 Kfz/24 h südlich der Eichleitnerstraße fest. Seitdem dürften sich die Verkehrszahlen nicht mehr wesentlich geändert haben. Dass sich der Verkehr erhöht hat ist richtig, allerdings nicht um ein Vielfaches. Auch der Schwerverkehr hat sich nur um ca. 1,5 % erhöht. Da Schallgrößen logarithmisch beschrieben werden – um den weiten Bereich des Hörvermögens besser darzustellen – verläuft die Erhöhung des Lärmpegels nicht parallel zur Verkehrszunahme. Eine Verdoppelung des physikalischen Schalldrucks (hier entspräche das der Verdoppelung der Verkehrsstärke) führt nur zu einer Erhöhung des Lärmpegels um 3 dB(A).

Im Rahmen der Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes wurde auch eine schalltechnische Untersuchung erstellt. Im Ergebnis ergab sich durch die Tieferlegung der B17 gegenüber dem damaligen Bestand kaum Anspruch auf Lärmschutz.

Zum Lärm im Außenbereich ist festzustellen, dass es keine rechtliche Regelung gibt, die Gärten vor Lärm schützt. Alle Immissionsgrenzwerte beziehen sich auf die Fassaden von schutzbedürftigen Wohnnutzungen.

Der Bürger beklagt das Fehlen von Trennwänden zwischen den Fahrbahnen, die die Fahrbahnen lärmwirksam voneinander trennen könnten. Außerdem werden die glatten und damit reflektierenden Betonwände der Unterführung bemängelt, die als Lärmverstärker (Trompeteneffekt) wirken. Weiterhin befänden sich auch auf der gegenüberliegenden Seite Gewerbegebiete mit stark reflektierenden Außenwänden sowie große Gebäude im direkten Umfeld, die zu Reflexionen führen.

Beim Umbau des Knotenpunktes waren Maßnahmen wie Trennwände zwischen den Fahrstreifen laut der schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich. Ein Nachrüsten ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nahezu unmöglich.

In unmittelbarer Nähe eines Tunnelportals kommt es zu einer Erhöhung der Schallabstrahlung. Aufgrund der Entfernung des Wohnhauses des Einwenders zum Tunnelportal von ca. 140 m ist dort jedoch nicht von einer spürbaren Lärmerhöhung

auszugehen. Der angeführte Trompeteneffekt schützt den Bürger letztlich sogar vor Lärm, da hier der Schall vorwiegend in Richtung der Tunnelachse gelenkt wird. Dadurch wird eine starke Verminderung der Schallabstrahlung in seitliche Richtung erzielt.

Reflexionen durch große Gebäudefassaden haben in der Regel einen eher kleinen Anteil an der Lärmbelastung. Überschlägige Berechnungen haben hier einen Unterschied von etwa 1 dB(A) ergeben.

Der Bürger beklagt, dass sich durch den Umbau des Verkehrsknotens (durch die Zu- und Abfahrten) das Straßenprofil verbreitert hätte. Außerdem wäre die Lärmschutzwand „löchrig. Der in den letzten Jahren eingebaute Flüsterasphalt höre einige hundert Meter vor dem Grundstück des Bürgers auf.“

Der Straßenraum (durchgängige Fahrstreifen) wurde beim Umbau des Knotens – mit dem o.g. rechtskräftigen Bebauungsplan 877 – nicht erweitert.

Der technische Zustand der Lärmschutzwand wird derzeit geprüft. Daher kann im Moment dazu keine endgültige Aussage getroffen werden.

Der lärmindernde Asphalt wurde als freiwillige Leistung der Stadt Augsburg nur im Unterhaltsbereich der Stadt Augsburg eingebaut und im Jahr 2016 erneuert. Dort wo der lärmindernde Asphalt endet, beginnt der Unterhaltsbereich des Freistaat Bayern. Dort wurde im Jahr 2019 die Fahrbahn erneuert. Als Straßendeckschicht wurde dort ein SMA 8 S (Splittmastixasphalt) eingebaut, bei dem es sich ebenfalls um einen lärmindernden Asphalt handelt.

Der Bürger beklagt, dass zu schnell gefahren werde. Aufgrund der höheren zulässigen Maximalgeschwindigkeit stadtauswärts werde schon vorher beschleunigt. Außerdem befände sich gegenüber eine 24-h-Tankstelle sowie ein Fastfood-Restaurant, welche ein Aufenthaltsort der Raser- und Tuning-Szene wäre. Vor allem abends und in den Nachstunden entstehe dort, durch die Verwendung von illegalen Klappenauspüffen, brachialer Lärm.

Aufgrund der baulichen Situation ist seitens der VPI Augsburg keine Möglichkeit für eine mobile Geschwindigkeitsmessung an der Stelle gegeben. Auch der Einsatz des Enforcement Trailers (Messanhänger) scheidet aus, da keine Aufstellmöglichkeit vorhanden ist. Die polizeilichen Möglichkeiten beschränken sich auf Maßnahmen der mobilen Verkehrs-/ Geschwindigkeitsüberwachung (Streifenfahrzeuge). Hierbei konnten bislang nur vereinzelt Geschwindigkeitsverstöße festgestellt werden.

Auch der Parkplatz des Fastfood-Restaurants und der daneben befindlichen Tankstelle wurde schon durch die Polizei kontrolliert. Es herrschte reger Besucher- und Kundenverkehr, jedoch keine Häufung von szenebedingten, relevanten Tuning- und Poserfahrzeugen. Teilweise wurden diese Fahrzeuge zwar dort angetroffen, jedoch nur im Rahmen einer normalen Fluktuation, ohne Treffpunktcharakter. Die Verkehrsaufklärung wird im genannten Bereich fortgesetzt.

Außerdem hätte auch der Verkehr auf der Eichleitnerstraße zugenommen.

Der Verkehr auf der Eichleitnerstraße hat abgenommen. Im o.g. Bebauungsplan Nr. 887 wurde von 40.400 Kfz pro Tag ausgegangen. Bei der Verkehrszählung im Jahr 2016 ergaben sich jedoch nur 27.300 Kfz pro Tag. Diese Entwicklung dürfte auch auf Maßnahmen im innerstädtischen Straßennetz (z.B. Rückbau Friedberger und Donauwörther Str., Umbau Königsplatz) zurückzuführen sein.

Der Bürger führt eigene Lärm-Messungen mit einem Profi-Messgerät an, welches zu deutlich höheren Lärmpegeln kommt als dies in den Lärmkarten der Stadt Augsburg dargestellt ist (berechnete Werte). Das Umweltamt wird gebeten über einen längeren Zeitraum repräsentative Lärmmessungen vorzunehmen.

Grundsätzlich ist zur Lärmmessung zu sagen, dass insbesondere beim Straßen- und Schienenverkehr die Lärmberechnung die geeignetere Vorgehensweise ist. Messungen sind immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängig (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare, zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und demzufolge immer nur Momentaufnahmen an einzelnen Messorten. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) fordert ausdrücklich, die Schallimmissionen zu berechnen.

Da Anfang 2020 die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Berechnungsvorschrift für Straßenverkehrslärm) aktualisiert wurden (neu: RLS-19), wurde der Bereich der B17/ Eichleitnerstraße überschlägig neu gerechnet. Gleichzeitig wurden auch die Verkehrszahlen angepasst sowie die Ein- und Ausfahrten neu modelliert. Es ergeben sich deutlich höhere Lärmpegel als bisher (tags: 52 dB(A)/ nachts 44 dB(A)) berechnet, nämlich tags 62 dB(A) und nachts 54 dB(A). Da die Lärmpegel noch unter den Auslösewerten für die Lärmaktionsplanung liegen, kann der Bereich derzeit nicht als Lärmbrennpunkt aufgenommen werden. Da die Lärmaktionsplanung jedoch ein fortlaufender Prozess ist und in einem 5-jährigen Turnus aktualisiert wird, werden wir uns den Bereich im Rahmen der Fortschreibung nochmals näher betrachten.

Städtische Dienststellen und Träger öffentlicher Belange (TöB)

Tiefbauamt:

Das Tiefbauamt sieht einen Widerspruch darin, dass durch die Reduktion der Lärmbelastung durch den MIV (motorisierter Individualverkehr) der ÖPNV ausgebaut werden muss und dadurch Schienenlärm entsteht.

Die Tatsache, dass beim Ausbau von Straßenbahnstrecken seit Anfang der 1990er Jahre sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen würden, sollen bei der Berechnung berücksichtigt und bei der Analyse erläutert werden.

Es ist richtig, dass auch der Straßenbahnverkehr Lärm verursacht. Trotzdem ersetzt eine Straßenbahnfahrt einige Autofahrten. Würden alle Fahrgäste der Straßenbahn auf den MIV umsteigen, würde das die Autofahrten und damit die Lärmbelastung nochmals erheblich steigern. Trotzdem ist es aber auch hier wichtig durch Lärmschutzmaßnahmen die Emissionen so gering wie möglich zu halten.

Die Parameter, die bei der Berechnung der Lärmkarten berücksichtigt werden müssen, sind durch EU-Vorschrift genau definiert. Passive Lärmschutzmaßnahmen an Wohngebäuden werden z.B. in den Rechenvorschriften zur Lärmaktionsplanung nie berücksichtigt. Zudem werden die Lärmkarten zur Lärmaktionsplanung nicht von der Stadt Augsburg sondern vom Bayerischen Landesamt für Umwelt erstellt.

Unter dem Punkt „Maßnahmen“ schreibt das Tiefbauamt, dass die Stadt Augsburg die Forderung des Deutschen Städtetags zur Erleichterung der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h unterstütze.

Für das Tiefbauamt entsteht der Eindruck, dass im Lärmaktionsplan hauptsächlich mögliche Maßnahmen aufgelistet würden, nicht aber festgehalten werde, dass v.a. im Bereich des Radverkehrs und des ÖPNV in der Vergangenheit Einiges umgesetzt/erreicht wurde.

Derzeit legt der § 45 der Straßenverkehrsordnung fest, dass Tempo 30 nur bei konkreten Gefährdungen z.B. vor sozialen Einrichtungen (Schulen, Kitas), angeordnet werden kann. Die Stadt Augsburg und auch viele andere Kommunen wünschen sich hier mehr Rechtssicherheit, für Anordnungen an Orten, an denen es die Kommune für notwendig erachtet. Da derzeit aber nicht abzusehen ist, ob und wann der Forderung entsprochen wird, ist das nach unserer Einschätzung kein Vorgang, der als konkrete Maßnahme zu sehen wäre.

Es war nicht die Absicht, den Eindruck zu erwecken, die Stadt Augsburg würde nicht viel im Hinblick auf eine Verkehrswende unternehmen. Vor allem im ÖPNV wurden in der Vergangenheit große Projekte wie der Umbau des Verkehrsknotens „Königsplatz“, Ausbau/ Neubau von Straßenbahnlinien und Umbau des Hauptbahnhofes bewerkstelligt bzw. befinden sich noch im Bau/ Planung.

Unter den Punkten 6.1 sind eine ganze Reihe von Maßnahmen auch zum ÖPNV und Fahrradverkehr genannt. In der Aufzählung ist – mit ein paar Ausnahmen - nicht zu erkennen, was davon umgesetzt wurde und was nicht. Manche Maßnahmen sind jedoch Daueraufgaben (Fahrradverkehr/ ÖPNV kann immer optimiert werden), andere können als abgeschlossen betrachtet werden. Daher haben wir hier auch nicht unterschieden zwischen „abgeschlossen“ und „noch zu erledigen“. Die konkreten, vom Tiefbauamt genannten, Stichpunkte zu umgesetzten Maßnahmen wurden aber aufgenommen.

Im Übrigen werden aufgrund der Einwände des Tiefbauamtes redaktionelle Änderungen vorgenommen.

IHK Schwaben:

Zu der unter dem Punkt „Ausbau von Ring- und Ausfallstraßen“ zur Bündelung von Verkehren genannten MAN-Spange meint die IHK Schwaben, dass diese Maßnahme aus Gründen der städtischen Finanzen und geänderter Prioritätensetzung aktuell keine konkrete Realisierungsperspektive hat.

Derzeit wird der Augsburger Mobilitätsplan fortgeschrieben. Im Rahmen dieser Fortschreibung werden auch die im aktuell noch gültigen Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr 1998 enthaltenen Maßnahmen einer Überprüfung unterzogen. Insofern kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine endgültige Aussage über die „Realisierungsperspektive“ der MAN-Spange getroffen werden.

Stadtwerke Augsburg:

Die Anmerkungen der Stadtwerke Augsburg waren hauptsächlich kleinere Korrekturen oder zusätzliche Informationen, die großteils übernommen wurden.

Handwerkskammer Schwaben:

Die Handwerkskammer unterstützt grundsätzlich das Ziel, Maßnahmen zur Lärmreduktion umzusetzen, verweist aber auf die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr. Deshalb möchte die Handwerkskammer in Entwicklungsprozesse einbezogen werden. Anschließend wird eine Reihe von Maßnahmen genannt, die auch in der Lärmaktionsplanung angesprochen werden bzw. das Thema anderer städtischer Planungen sind (z.B. Mobilitätsplan, Stadtentwicklung). Gleichzeitig wird an verschiedenen Stellen darauf hingewiesen, dass die Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr maßvoll sein müssen, um leistungsfähig zu bleiben (z.B. Gewährleistung der Zugänglichkeit zu Baustellen).

Die Stellungnahme der Handwerkskammer Schwaben verstehen wir grundsätzlich als Zustimmung zum Entwurf des Lärmaktionsplans, da wir in vielen Punkten mit den dort dargelegten Aussagen übereinstimmen. Die Beteiligung der Handwerkskammer im Rahmen der Lärmaktionsplanung können wir auch in Zukunft ermöglichen. Auch wenn viele Maßnahmen bereits Bestandteil verschiedener Planungen sind, ist die Umsetzung manchmal sehr zeitintensiv oder gestaltet sich im Detail schwieriger als vermutet. Möglicherweise entsteht daher der Eindruck, dass zu wenig getan/erreicht wird. Gerade im ÖPNV wurden und werden aber eine ganze Reihe von großen Projekten umgesetzt (Umbau Bahnhof, Verlängerung Linie 3, Planung Linie 5). Auch im Bereich des Radverkehrs wurden in den letzten Jahren eine ganze Reihe von Maßnahmen umgesetzt.

Das Thema Verkehr wird prinzipiell im Mobilitätsplan der Stadt Augsburg – der sich gerade in der Erarbeitung befindet – näher, ausgiebig und von möglichst vielen Seiten beleuchtet. Dabei werden grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmer, auch der Wirtschaftsverkehr, mit ihren Interessen berücksichtigt. Dass Baustellen z.B. für Handwerkerfahrzeuge zugänglich sein müssen und während der Bauphase mit einer erhöhten Lärmbelastung zu rechnen ist, versteht sich von selbst.

Zu zwei von der Handwerkskammer Schwaben gemachten Maßnahmenvorschläge möchten wir noch Folgendes anmerken:

Die Handwerkskammer Schwaben schlägt vor, durch den Ausbau von Elektromobilität den Lärm zu reduzieren. Dazu müsse die Ladeinfrastruktur verbessert werden.

Diese Maßnahme trägt leider nur bedingt zur Lärmreduktion bei, da ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h das Reifen-Fahrbahngeräusch dominanter als das Motorgeräusch ist. Daher ist bei allen höheren Geschwindigkeiten eines Elektrofahrzeugs nicht mit einer signifikanten Lärminderung zu rechnen.

Die Handwerkskammer fordert ein weiteres Schallschutzfensterprogramm für Hauseigentümer in besonders belasteten Straßenabschnitte.

Das Schallschutzfensterprogramm in den Jahren 2009/ 2010 konnte mit Unterstützung des Konjunkturpaketes II der Bundesregierung aufgelegt werden. Die Mittel wurden aber eher zögerlich abgerufen, so dass das Schallschutzfensterprogramm schließlich ausgeweitet werden konnte auf etwas weniger belastete Bereiche. Vermutlich haben sich Bürger an belasteten Straßen oft schon selbst geschützt (Grundrissorientierung, Schallschutzfenster). Derzeit ist aus ausschließlich eigenen finanziellen Mitteln der Stadt Augsburg leider kein weiteres Schallschutzfensterprogramm möglich.