

ANHANG

- Anhang 1: Rasterlärmkarten für die Lärmquellen Straße, Schiene (hier: Straßenbahn) und Industrie- und Gewerbelärm (IE-Anlagen) sowie Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes
- Anhang 2: Lärmbrennpunkte (Hauptbelastungsbereiche) als Kartenausschnitt
- Anhang 3: Fragebogen zu der im Herbst 2023 durchgeführten Bürgerumfrage (Thema: Lärmbelastungen, Verbesserungsvorschläge, ruhige Gebiete)
- Anhang 4.1: Ruhige Gebiet
- Anhang 4.2: Relativ Ruhige Gebiete
- Anhang 5: Stellungnahme zu den Einwendungen und Anregungen von Bürgern im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans 4. Stufe der Stadt Augsburg

Stellungnahme zu den Einwendungen und Anregungen von Bürgern im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans 4. Stufe der Stadt Augsburg

Bürger Nr. 1

Der Bürger begrüsst die Erstellung von Lärmkarten sowie die Zielsetzung des Lärmaktionsplanes, Lärm zu reduzieren. Er vermisst jedoch die Thematik lauter Partygänger/ Nachtschwärmer zur Nachtzeit sowie Maßnahmen, die zu deren Lärmreduktion beitragen.

Die Lärmaktionsplanung befasst sich gemäß der Vorgaben der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie mit dauerhaften und ortsfesten Lärmquellen, die zu belästigenden oder schädlichen Auswirkungen auf die Bevölkerung in deren Umgebung führen. Das sind der Straßen-, Schienen-, und Luftverkehr sowie Industrieanlagen. Vorübergehende, zeitlich begrenzte Lärmquellen wie z.B. durch das Verhalten von Menschen gehört nicht dazu. Auch der Lärm von Baustellen oder Veranstaltungen wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgeklammert.

Bürger Nr. 2

Der Bürger weist auf vier verschiedene Straßen (Rosenastr., Blücherstr., Kriegshaberstr., Neuhäuserstr./ Ulmer Str.) hin, in denen besonders viele Anwohnerinnen und Anwohner von Lärm betroffen sind. Um eine Berücksichtigung bei der Maßnahmenplanung wird gebeten.

Alle genannten Straßen wurden vom Umweltamt ganz oder zumindest teilweise als Lärmbrennpunkt identifiziert. Dabei gingen in die Berechnung sowohl die Höhe des Lärmpegels als auch die Anzahl der davon betroffenen Bürgerinnen und Bürger ein. Somit können wir die Einschätzung des Bürgers bestätigen. Die Lärmbrennpunkte werden bei der Erarbeitung des Augsburger Mobilitätsplans berücksichtigt. Eine Minimierung der Lärmbelastung wird auch im Augsburger Mobilitätsplan angestrebt.

Bürger Nr. 3

Der Bürger beklagt fehlende Maßnahmen für die Straßen „Am Perlachberg“ und „Barfüßerstraße“, die Bestandteil des Lärmbrennpunktes Ost-West-Achse, Stadtmitte sind. Verschiedene Maßnahmen werden gedanklich durchgespielt. Letztendlich schlägt der Bürger vor, den Verkehr durch eine Beschränkung für ÖPNV, Fahrräder, Anlieger-/ Lieferverkehr möglichst aus diesem Teil der Innenstadt zu verbannen. Der Bürger ist im Hinblick auf konkrete Maßnahmen durch den Augsburger Mobilitätsplan skeptisch, da befürchtet wird, dass sich dieser „noch weitere Jahre dahinschleppt“.

In der Altstadt findet auf Grund der engen Gassen und der Einbahnstraßenregelungen ohnehin kaum Durchgangsverkehr statt. Daher würde „Anlieger frei“ den Verkehr kaum reduzieren und wäre auch nicht kontrollierbar. Die Verbindung Karolinenstraße-Am Perlachberg-Barfüßerstraße hat nur durch die fehlende Linksabbiegemöglichkeit von Norden nach Osten an der Kreuzung Karolinenstr./Karlstr./Leonhardsberg eine gewisse zusätzliche Kfz-Verkehrsbelastung. Das ließe sich allerdings wegen der Straßenbahn allenfalls durch einen aufwändigen Umbau dieser Kreuzung ändern. Zu einer deutlichen Verbesserung der Situation würde dies aber nicht zwingend führen.

Bei der Erstellung des Augsburger Mobilitätsplan ist der erste Teil (Analyse, Strategie) geschaffen, im zweiten Teil (Maßnahmen, Umsetzung und Monitoring) geht es jetzt um konkrete Maßnahmen. Ziel ist eine Fertigstellung Mitte 2026. Der Prozess und Ablauf des Augsburger Mobilitätsplan ist unter www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/augsburger-mobilitaetsplan/prozess-ablauf dargestellt.

Bürger Nr. 4

Der Bürger spricht in seinem ersten Punkt das Fehlen der Buslinien bei der strategischen Lärmkartierung an bzw. welche Parameter hier aus seiner Sicht noch berücksichtigt werden müssten (z.B. Entfernung zwischen Wohnhaus und Straße, Anordnung von Schlaf- und Aufenthaltsräumen).

Die Vorgehensweise bei der strategischen Lärmkartierung ist durch gesetzliche Vorgaben festgelegt. Dies sind seit der aktuellen Lärmkartierung die **Common NOise aSSessment methOdS** (CNOSSOS-EU), die durch Bekanntgabe im Bundesanzeiger in nationales Recht umgesetzt wurden. Dort sind die Lärmquellen mit den zu berücksichtigenden Parametern genau definiert.

Buslinien werden bei der strategischen Lärmkartierung tatsächlich nicht als eigene Lärmquelle berechnet. Allerdings sind Busse beim Straßenverkehr im LKW-Anteil enthalten. Durch die Ermittlung der Rasterlärmmkarten mittels Ausbreitungsrechnung ist auch die Entfernung zwischen Emissions- und Immissionsort berücksichtigt. Gebäudegrundrisse, durch die die Anordnung der Aufenthaltsräume in die Berechnung mit einbezogen werden könnten, sind nicht bekannt. Allerdings werden bei der Ermittlung der Lärmbetroffenen (im Sinne einer worst-case-Betrachtung) alle Einwohner eines Hauses zur lärmzugewandten Fassade orientiert und damit ohnehin berücksichtigt.

In Punkt 2 spricht der Bürger an, dass der Lärm von Abbrems- und Anfahrtvorgängen an Kreuzungen und größeren Einfahrten bei der Kartierung berücksichtigt werden müsste.

Lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Kreisverkehre werden durch einen Korrekturwert berücksichtigt. Alle anderen Kreuzungen oder Einfahrten zu gewerblichen oder privaten Grundstücken werden gemäß Berechnungsvorschrift nicht berücksichtigt.

Im letzten Punkt beschreibt der Bürger seine persönliche Wohnsituation in der Nähe der Bushaltestelle „Prinz-Karl-Viertel“ in der Hochfeldstraße und bringt Wünsche und Vorschläge vor (z.B. Lärmschutz an den Gebäuden, Zebrastreifen, Verlegung der Bushaltestelle).

Aus Lärmschutzgründen ist Busverkehr grundsätzlich zu begrüßen, da dadurch eine Vielzahl von einzelnen PKW-Fahrten ersetzt werden, die in der Summe durchaus mehr Lärm erzeugen würden. Dennoch verursacht auch der Busverkehr Lärm. Letztendlich bleiben für diesen nicht vermeidbaren Lärm nur passive Schallschutzmaßnahmen in Form von geeigneter Grundrissorientierung (Aufenthaltsräume abgewandt von der Lärmquelle) und/ oder Schallschutzfenster in Verbindung mit schalldämmten Lüftungseinrichtungen. Für diese Maßnahmen sind jedoch die Gebäudeeigentümer selbst zuständig. Eine Förderung durch die Stadt Augsburg kann nicht in Aussicht gestellt werden.

Zebrastrifen werden in Augsburg nur selten eingesetzt, da sie für Kinder nicht geeignet sind: Kinder können nicht einschätzen, ob ein Kraftfahrzeug anhalten kann/wird, um dem Kind Vorrang zu gewähren oder nicht. Hierdurch kann es zu sehr gefährlichen Situationen und Unfällen kommen. Dagegen bieten Querungsinseln eine gute Hilfe zum sicheren Queren, da jeweils nur eine Fahrtrichtung beachtet werden muss. Bei einer gleichzeitigen Verengung wirken sie geschwindigkeitsdämpfend für den Straßenverkehr. Fahrbahnverengungen sind in der Hochfeldstraße teilweise vorhanden. Weitere Verengungen/Inseln wurden wegen des Busverkehrs (Schleppkurven) nicht vorgesehen, auch wenn diese gerade an der Einmündung zur Von-der-Tann-Straße hilfreich wären.

Meist gibt es sowohl für die Verlegung als auch für den Verbleib einer Haltestelle Argumente. Sie kommen nur für Einzelfälle in Betracht, da die Verlegung einer Bushaltestelle immer mit Kosten verbunden ist. Die Haltestelle Prinz-Karl-Viertel wurde zudem erst kürzlich barrierefrei ausgebaut (mit entsprechender Förderung). Daher ist eine Verlegung dieser Haltestelle in den kommenden Jahren nicht vorgesehen.

Handwerkskammer:

Es werden einige Aussagen aus dem Lärmaktionsplan wiedergegeben. Unter anderem wird das Fazit gezogen, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Tempo 30 Maßnahmen einen höheren Effekt hat als die damit verbundene geringfügige Lärmreduzierung. Auf die Wichtigkeit funktionierende Wirtschaftsverkehre wird auch für die Zukunft hingewiesen.

Die Handwerkskammer ist nicht überzeugt von der Auswahl bzw. den Auswahlkriterien der relativ ruhigen Gebiete. Es wird die Frage gestellt, weshalb Gebiete an der Wertach nur in Oberhausen nicht aber südlich davon relativ ruhig sind bzw. weshalb nur ein Teil der Friedhöfe als relativ ruhig angesehen wurde. Gleichzeitig wird auf Spiel- und Sportplätze sowie auf mögliche Handwerks- und Gewerbebetriebe innerhalb der relativ ruhigen Gebiete hingewiesen, deren Bestandsschutz gewahrt bleiben muss.

Eine Aussage darüber, ob Tempo 30 Maßnahmen einen höheren Effekt auf die Verkehrssicherheit oder auf den Lärmschutz haben, ist einerseits für die Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes irrelevant und andererseits auch schwer möglich. Durch Tempo 30 werden die Lärmpegel an den Gebäudefassaden um gerundet 3 dB(A) reduziert. Aufgrund des logarithmischen Aufbaus der Dezibelskala mag dies als kleiner Effekt erscheinen, entspricht aber einer Halbierung der Schallenergie/Schallquelle. Das heißt: auch eine Halbierung der Verkehrsmenge würde „nur“ eine Verminderung des Lärmpegels von 3 dB(A) erzielen. Insofern ist die Reduktion des Lärmpegels um 3 dB(A) ein relevanter Effekt.

Wirklich große zusammenhängende ruhige Gebiete sind nur im Stadtrandbereich zu finden. Allerdings wollen Bürgerinnen und Bürger nicht immer weite Strecken zurücklegen, um ein ruhiges Gebiet aufzusuchen. Daher wurden die Gebiete ausgewählt, die als weitgehend ruhig im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie einzustufen sind. Das heißt, diese Gebiete sind nicht/ kaum durch Straßen- oder Schienenverkehrslärm beeinträchtigt. Das Vorhandensein eines Spiel- oder Sportplatzes hat daher nicht zum Ausscheiden eines ruhigen Gebietes geführt. Bei den relativ ruhigen Gebieten handelt es sich um öffentlich zugängliche Grünflächen. Handwerks- und Gewerbe-

betriebe sollten sich darin üblicherweise nicht befinden. Ein (relativ) ruhiges Gebiet soll vor einer Lärmzunahme geschützt werden. Daher müssen die ausgewiesenen (relativ) ruhigen Gebiete von den zuständigen Behörden bei zukünftigen Planungen berücksichtigt und deren Belange abgewogen werden. Gegebenenfalls schränkt das Vorhandensein eines ruhigen Gebietes den Ermessensspielraum bei Planungen ein. Ein zwingendes Verbot von lärm erhöhenden Maßnahmen ist damit jedoch nicht verbunden.

Einige Friedhöfe wurden schon im Lärmaktionsplan 2013 als relativ ruhige Gebiete ausgewiesen: Ost-, Nord-, Westfriedhof, Protestantischer Friedhof, Friedhof Haunstetten. Die aktuellen Ausweisungen stellen somit eine Überarbeitung/ Erweiterung der bereits bestehende (relativ) ruhigen Gebiete dar. Grundsätzlich sind die ausgewählten relativ ruhigen Gebiete großteils auch für die Stadtklimatologie wichtig, wodurch sich der Schutzanspruch unseres Erachtens erhöht. Die Anregung die Flächen an der Wertach hinsichtlich (relativ) ruhiger Gebiete auch südlich von Oberhausen zu überprüfen wird für die nächste Fortschreibung der Lärmaktionsplanung aufgenommen.

Industrie- und Handelskammer (IHK)

Grundsätzlich werden Bestrebungen zur Lärminderung als sinnvoll und notwendig erachtet. Konkreten Einwände gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes 4. Stufe bestehen nicht. Künftige Einschränkungen des Straßenverkehrs werden aber kritisch gesehen bzw. abgelehnt:

In einer Verkehrsverlagerung zugunsten von Straßenbahn, Bus und Fahrrad wird nicht das Potential gesehen, wirklich signifikant und flächendeckend zu einer Reduzierung des Straßenverkehrslärms beizutragen. Ein Szenario, in dem der innerstädtische Verkehr bzw. der Stadt-Umlandverkehr nicht mehr in heutigem Maße zur Verfügung steht, wird abgelehnt.

Tempo 30 soll nur dort zum Einsatz kommen, wo dies ohne größere Beeinträchtigung des Verkehrs geschehen kann. Auf Hauptachsen des Straßenverkehrs sieht die IHK diese Maßnahme kritisch. Dazu gehören auch die angedachten Tempo-30-Verkehrsversuche in der Ost-West-Achse der Innenstadt oder der Ulmer Straße im Stadtteil Kriegshaber.

Zunächst wird der Straßenverkehr durch den Lärmaktionsplan 4. Stufe nicht eingeschränkt, da die Maßnahmenplanung im Rahmen des Augsburger Mobilitätsplans stattfinden soll. Eine Situation, in der es zu drastischen Einschränkungen des Straßenverkehrs kommt, erscheint sehr unwahrscheinlich. Auch der Augsburger Mobilitätsplan verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel sowohl innerstädtisch als auch regional und überregional zu sichern. Trotzdem muss – soll eine Lärminderung erreicht werden - eine gewisse Bereitschaft zu Veränderungen aller Beteiligten vorhanden sein.

Sollten die Tempo-30-Verkehrsversuche in der Ost-West-Achse der Innenstadt und in der Ulmer Straße zur Durchführung kommen, werden sowohl die Erreichung der mit der Maßnahme verbundenen Ziele sowie das Auftreten unerwünschter Nebenwirkungen nach Ablauf eines Versuchszeitraums evaluiert und somit Beurteilungsgrundlagen hinsichtlich einer dauerhaften Fortführung der Tempo-30-Anordnungen geschaffen.

Mobilitäts- und Tiefbauamt, Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen

Vom Mobilitäts- und Tiefbauamt wurden Anmerkungen redaktioneller Art gemacht, die großteils in den Lärmaktionsplan eingearbeitet wurden.

Das Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen macht auf das Vorhandensein von Spiel- und Sportplätzen sowie deren mögliche Erweiterung innerhalb von ruhigen Gebieten aufmerksam. Es wird davon ausgegangen, dass Spielplätze innerhalb von ruhigen Gebieten weiterhin uneingeschränkt möglich sein werden.

Nachdem verhaltensbezogener, nicht dauerhafter Lärm bei der Umgebungslärmrichtlinie nicht berücksichtigt wird (vgl. Stellungnahme zu Bürger 1) und Kinderlärm laut § 22, Abs. 1a BImSchG als sozialadäquat eingestuft wird, wird das Vorhandensein von Spielplätzen innerhalb von ruhigen Gebieten als unproblematisch eingestuft.