

I. Betreff: **Bürgerversammlung für Galgenhof, Lichtenhof, Steinbühl, Tafelhof am 11.12.2018**

Bezug: Schreiben Bürgerverein Nürnberg-Süd vom 14.11.2018

Frage: Forderung: Tempo 30 in Celtisunterführung und Allersbergertunnel wg. Lärmschutz

Antwort: Für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen sind die Voraussetzungen nach der 16. BimSchV zu erfüllen. Diese sehen einen Schutz der Nachbarschaft infolge von Baumaßnahmen oder wesentlichen Änderungen vor. Diese primäre Voraussetzung ist weder bei der Unterführung Allersberger Straße noch beim Celtistunnel gegeben. Es mangelt sowohl an – verkehrlich relevanten – Baumaßnahmen noch an wesentlichen Änderungen (im Celtistunnel wäre dies z. B. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Bau der Straßenbahn zu prüfen gewesen), ebenso ist eher fraglich, ob es eine lärmschutzrechtlich relevante Nachbarschaft gibt (§ 1 16. BimSchV). Dann müssen als sekundäre Voraussetzung die Werte aus § 2 Abs. 1 16. BimSchV überschritten werden. Ob dies der Fall ist, müsste – auch unter Einbeziehung des Lärms durch den Straßenbahnverkehr – untersucht werden. Als Abhilfe wären dann die Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, der konkreten Lärmquelle beizukommen. Wären dies als einzig denkbare eine Geschwindigkeitsbeschränkung, gilt sie auch für die Straßenbahn, da diese auf der Fahrbahn mitfährt. Dies hätte damit auch gravierende, stadtweite Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr.

Auch für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Voraussetzungen nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV), die für bestehende Verkehrsanlagen angewandt werden, bringt kein anderes Ergebnis. Hier müssten die Grenzwerte nach Ziff. 2.1 der Richtlinie überschritten sein und eine Lärminderung um mindestens 3 dB erzielt werden können. Berücksichtigt werden muss auch noch, dass diese Geschwindigkeitsbeschränkung dann auch für die Straßenbahnen im Tunnel gelten, dies müsste im Rahmen einer Gesamtabwägung berücksichtigt werden (Ziff. 3.3 Buchst. a), in der der Nutzen und die nachteiligen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen gegenübergestellt werden. Der hohe Stellenwert eines funktionierenden Straßenbahnverkehrs im Rahmen des ÖPNV kann nur angegangen werden, wenn gravierende Beeinträchtigungen höherer Schutzgüter nicht anders vermieden kön-