

V0453/24

Lärminderungsplan – Öffentlichkeitsbeteiligung Lärmaktionsplan (Runde 4)
(Referentin: Frau Bürgermeisterin Kleine)

Antrag:

Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Ingolstadt (Runde 4) wird bekannt gegeben.

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	11.07.2024	Bekanntgabe
Stadtrat	23.07.2024	Bekanntgabe

Stadtrat vom 23.07.2024

Stadtrat Dr. Kern verweist auf die beiden Lärmquellen Bundesautobahn und Bundeseisenbahn. Unabhängig von der rein formalen Zuständigkeit bittet er, dass sich die Stadt intensiv, beispielsweise an der A9 bei Niederfeld, wo auch die Eisenbahnlinie quere, damit beschäftige. Auch an der Ostseite des Hauptbahnhofs, an der Martin-Hemm-Straße gebe es immer noch eine große Lärmquelle. Die Bitte von Stadtrat Dr. Kern sei, das Thema Bundesautobahn und Bundeseisenbahn mit zu prüfen. Weiter verweist er auf die Seite neun der Lärmkarte und bemängelt, dass nicht die Sportanlage in Oberhaunstadt aufgeführt sei. Im Vergleich sei die Sportanlage in Etting als Beispiel zu sehen. Er fragt nach, unter welcher Rubrik die Sportanlage in Oberhaunstadt - Am Weckenweg, aufgeführt sei.

Bürgermeisterin Kleine informiert, dass Stadtrat Dr. Kern auf der interaktiven Lärmkarte nachgesehen habe. Hier sei es so, dass verschiedene Lärmquellen erfasst worden seien, um dies abzubilden. Beim Lärmaktionsplan sei es allerdings so, dass hier tatsächlich der Straßenverkehrslärm in den Fokus genommen worden sei. Einzelne Lärmquellen müssen somit auch einzeln betrachtet werden. Beim Lärmaktionsplan befasse man sich nur mit dem Straßenlärm, wie der Bundesautobahn. Bürgermeisterin Kleine merkt an, dass die Autobahn GmbH des Bundes einen Lückenschluss des Lärmschutzes im Bereich der Brücken an der A9 für das Jahr 2026 plane. Hierzu müsse ein interner Stadtratsbeschluss vorbereitet werden, dass die Stadt Ingolstadt sich freiwillig an dieser Lärmschutzmaßnahme beteilige. Dies sei schon einmal gemacht worden und müsse nun reaktiviert werden. Bürgermeisterin Kleine bezweifle, ob alle Autobahnbrücken erfasst seien, sichert aber eine Prüfung dahingehend zu. Auch von den Bürgern gemeldete Lärmschutzlücken, könnten in Angriff genommen werden. Weiter verweist sie auf die Bezirksausschüsse mit denen vereinbart worden sei, dass Mitte September ein weiteres Online-Informationstreffen auch für die Bürger geplant sei. Hier können sich diese dann zum Lärmschutzplan äußern und auch Fragen stellen. Zum Sportlärm merkt sie noch an, dass dieser punktuell bearbeitet werde.

Das Online-Treffen und auch der Austausch mit den Bezirksausschüssen sei eine gute Idee, um voranzukommen. Für Stadtrat Dr. Kern müsse auch der Umgebungslärm betrachtet werden. Hierzu verweist er auf die neuen Sportanlagen, die teilweise große Parkplatzflächen haben.

Das Thema Bahnschienen sei für die ödp-Stadtratsgruppe ein ganz wichtiger Punkt, welcher hier nicht ausreichend berücksichtigt sei. Für Stadtrat Köstler müsse dies in der endgültigen Version berücksichtigt werden. Das Thema Lärm durch den Schienenverkehr falle in den

Zuständigkeitsbereich der Bahn. Es mache aber keinen Sinn Lärmaktionen für die Straße zu betrachten, ohne den Lärm der Bahn mit einzurechnen. Dabei stellt er die Maßnahmen an der östlichen Ringstraße in Frage, wenn die Bahn daneben trotzdem Lärm verursache. Ein Ort der mehreren Lärmquellen habe, müsse stärker betrachtet werden. Stadtrat Köstler erwarte mehr Informationen über die Bemühungen der Stadt. Dabei verweist er auf entsprechende Maßnahmen zum Thema Schienenverkehr die sich zusammen mit dem Straßenverkehr an bestimmten Stellen auswirken.

Stadträtin Leininger spricht sich dafür aus, die zusätzlichen Lärmquellen noch besser darzustellen. Trotzdem plädiert sie dafür die bereits vorgeschlagene Maßnahmen, die schnell und wirksam seien, vorrangig zu behandeln. Der Aktionsplan gebe deutliche Hinweise, wo am meisten zu erreichen sei. Dabei verweist sie auf die Tempo-Verringerung, was auch ein wichtiges Thema bei den BZAs sei. Solange der Mensch im Auto sitze, spüre er den Lärm nicht, zuhause aber sehr wohl. Diese vorliegende kognitive Dissonanz müsse man auflösen und sagen man wolle eine Umgebung, die deutlich Lärmreduziert sei. Dann müsse man sich daranhalten. Mit den Informationen der BZAs gehe Stadträtin Leininger von einem relativ zügigen Vorankommen aus.

Bei Lärmschutzmaßnahmen entlang von Autobahnen oder Schnellstraßen bittet Stadtrat Ettinger um Prüfung, Photovoltaikmodule mit aufzunehmen. Er finde dies ganz charmant, wenn man die notwendigen Maßnahmen mit innovativen Ideen kombiniere.

Photovoltaik am Lärmschutz sei eine Frage der Statik bei den Lückenschlüssen. Bürgermeisterin Kleine informiert, dass die Autobahndirektion Photovoltaik entlang der Autobahn derzeit prüfe und hinsichtlich ihrer Zuständigkeit, dies dann auch umsetze. Weiter teilt sie mit, dass es richtig sei, dass Tempo 30 als eine Maßnahme zur Lärmreduzierung vorgeschlagen werde. Intern werde überlegt, wie damit umgegangen werde. Das eine sei in den Stadtquartieren langsam zu fahren, aber aktuell werde bundesweit ein flächendeckendes Tempo 30 diskutiert. Dies bedeutet, dass auch die Münchener Straße eine Tempo-30-Straße werden könne. Bürgermeisterin Kleine verweist hierzu auf mehrere Möglichkeiten zu überlegen, was dies eigentlich bedeute. Bei einer Umsetzung dessen, sei rechnerisch und wissenschaftlich nachgewiesen, dass eine Lärminderung von bis zu vier DBA, spürbar sei. Dies sei eine deutliche Reduzierung des Lärms. Auswirkungen habe das aber nicht nur auf den Lärm, sondern auch auf den ÖPNV, denn die Busse würden auch mit Tempo 30 fahren. Es stelle sich dann die Frage, ob es dann zu einem Verlagerungsverkehr in den Stadtteilen komme. Bürgermeisterin Kleine verweist hierzu auf Überlegungen hinsichtlich einer Simulation. Andere Städte haben gezeigt, dass der Unterschied von Tempo 50 und Tempo 30 auf dicht befahrbaren Straßen von der Geschwindigkeit her, nicht so groß sei. Weiter verweist sie hierzu auf einen Antrag für mehr Tempo-30-Zonen. Hier müssen Überlegungen getroffen werden, wie man solche Maßnahmen bewerte.

Stadtrat Semle falle schon auf, dass der Lärmaktionsplan zur Kenntnis genommen werde, aber zu den möglichen Folgen und Maßnahmen, komme aus den anderen Fraktionen wenig Resonanz. Weiter verweist er auf den digitalen Zwilling und stellt in Frage, ob die Durchgangsgeschwindigkeit auf der Münchener Straße oder der Schillerstraße mit Tempo 50 genauso schnell wäre, wie mit Tempo 30, bei einer längeren Ampelphase. Er bittet um Prüfung hinsichtlich der Kosten für eine solche Simulation. Der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN liege viel daran die Lärmquellen in Ingolstadt, die zu großen Teilen benannt seien, zu beeinflussen und wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Bei Betrachtung dieser Möglichkeiten hätte er gerne von den anderen Fraktionen Vorschläge oder Ideen.

Die Idee mit dem digitalen Zwilling könne sich Bürgermeisterin Dr. Deneke-Stoll, in Absprache mit den BZAs und einer Bürgerbeteiligung vorstellen. Aber einen Echtzeitversuch halte sie derzeit für äußerst schwierig. Gerade in der Nacht, auf der Münchener Straße mit Tempo-30-Beschränkung, würde es ihres Erachtens viele Bußgelder geben. Die Leute

müssten sich massiv an diese Geschwindigkeit gewöhnen. Sie glaube, dass es auf den Hauptverkehrsstraßen die Akzeptanz solcher Geschwindigkeitsreduzierungen nicht gebe.

In Anbetracht der vorangegangenen Diskussion regt die Stadtbaurätin eine Einigung an, inwieweit man dem digitalen Zwilling Glauben schenke, da ein gehöriger Aufwand dahinterstecke. Sie regt hierzu eine Debatte an.

Im Moment sei es derzeit so, dass es sich hier um eine Bekanntgabe handelt. Ein Versuch mit einem digitalen Zwilling sei eine gesonderte Beschlussfassung, so Bürgermeisterin Dr. Deneke-Stoll.

Stadtrat Lange verweist auf die Stadt München und den Mittleren Ring, wo seit vier Wochen eine Tempo-30-Zone eingerichtet sei. Der Grund hierfür seien die Emissionen und Abgase. Dies funktioniere, weil dort alle 500 Meter ein Blitzer stehe.

Für Stadtrat Lipp sei die Einführung von Tempo 30 ein Fehlversuch. Er betont, dass Ingolstadt eine Autostadt sei und es unterschiedliche Studien geben. Dabei verweist darauf, dass der Kraftstoffverbrauch bei Tempo 30 höher als bei Tempo 50 sei. Insofern stellt er die Frage, ob man für oder gegen das Klima sei.

Unabhängig von Tempo 30 sei Stadtrat Schäuble äußerst skeptisch bei der Münchener Straße. Es gebe aber eine Menge vorgeschlagener Lärmschutzmaßnahmen und er regt eine Priorisierung derer mit hinterlegten Kosten an. Somit erhalte man eine Idee mit welchen Kosten die mögliche Maßnahme hinterlegt sei und wie hoch die durchschnittliche Förderung sein könne. Dies müsse nicht für jede Maßnahme aufgelistet werden, aber eine Sortierung nach Prioritäten wäre sinnvoll. Die größten Lärmbereiche seien im Bundesbereich und könnten gut mit der Energiewende verbunden werden. Dies seien die Angriffspunkte die mit einer hohen Lärmbelastung verbunden sind und wo man auch zügig voranschreiten sollte.

An Stadtrat Lipp gewandt merkt Stadträtin Leininger an, dass es der Wunsch nach der Wissenschaftlichkeit sei und es darauf ankomme, dass der Verkehrsfluss gleichmäßig fließe und die Kombination von gleichmäßigem Verkehrsfluss und reduzierter Geschwindigkeit senke den CO₂ Verbrauch und auch die Produktion von Feinstaub. Dadurch entstehe weniger Reifenabrieb und auch weniger Staub werde in der Umgebung aufgewirbelt.

Der Lärminderungsplan wird den Mitgliedern des Stadtrates bekannt gegeben.