

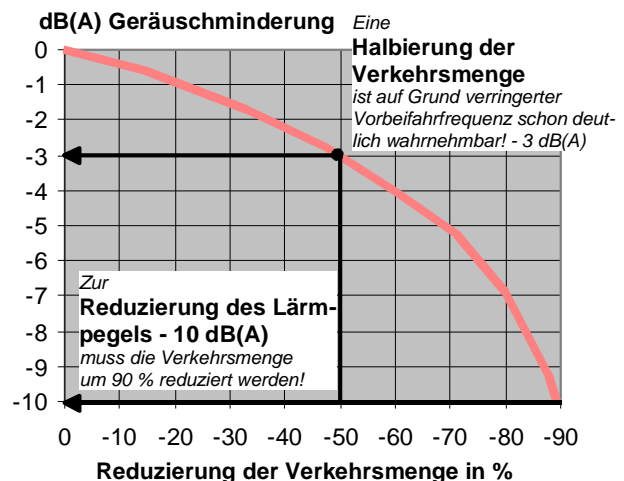
Anlage 1: Wichtige Handlungsfelder der Lärminderung

1. Handlungsfeld Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastungen

Reduktionen der Verkehrsbelastung ergeben sich einerseits aus strategischen Ansätzen (modale Verlagerungen) und andererseits aus konkreten ortsbezogenen Maßnahmen. Während die strategischen Ansätze (siehe Handlungsfelder Stadtplanung und Strategische Verkehrsplanung) insbesondere langfristig und großflächig wirken und vor allem die Aspekte der Verkehrsvermeidung oder modalen Verlagerung beinhalten, zielen die ortsbezogenen Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf die Minderung konkret verortbarer Probleme ab. So können durch Verkehrsverlagerungen auf bestehende Alternativen oder neu zu realisierende Netzelemente Lärmbelastungen an konkreten Einwirkungsorten vermindert werden.

Für eine akustisch deutlich wahrnehmbare Reduktion des Lärms von etwa 2 bis 3 dB(A) ist eine Halbierung der Verkehrsmenge erforderlich. Dies ist bereits eine anspruchsvolle planerische Aufgabe. Eine Halbierung des Lärmpegels hingegen erfordert eine Verkehrsmengenreduzierung um etwa 90 %, was wiederum nur selten möglich ist.

Verkehrsmengenreduzierung	Mittelungspegel dB(A)
- 10 %	- 0,4 dB(A)
- 20 %	- 1,0 dB(A)
- 30 %	- 1,5 dB(A)
- 40 %	- 2,2 dB(A)
- 50 %	- 3,0 dB(A)
- 60 %	- 4,0 dB(A)
- 70 %	- 5,1 dB(A)
- 80 %	- 7,0 dB(A)
- 90 %	-10,0 dB(A)



Grafik 1: Zusammenhang Verkehrsmengen - Lärmpegel

Jedoch ist dabei immer auch zu beachten, dass dadurch im Regelfall auch Neubelastungen in der Fläche bzw. an den Alternativtrassen auftreten.

Auch durch die Bündelung des Lkw-Verkehrs auf bestimmten Vorbehaltstrassen bzw. Verlagerung können Reduzierungen auf ausgewählten (besonders sensiblen) Straßen erfolgen (siehe hierzu Handlungsfeld Verkehrssystemmanagement).

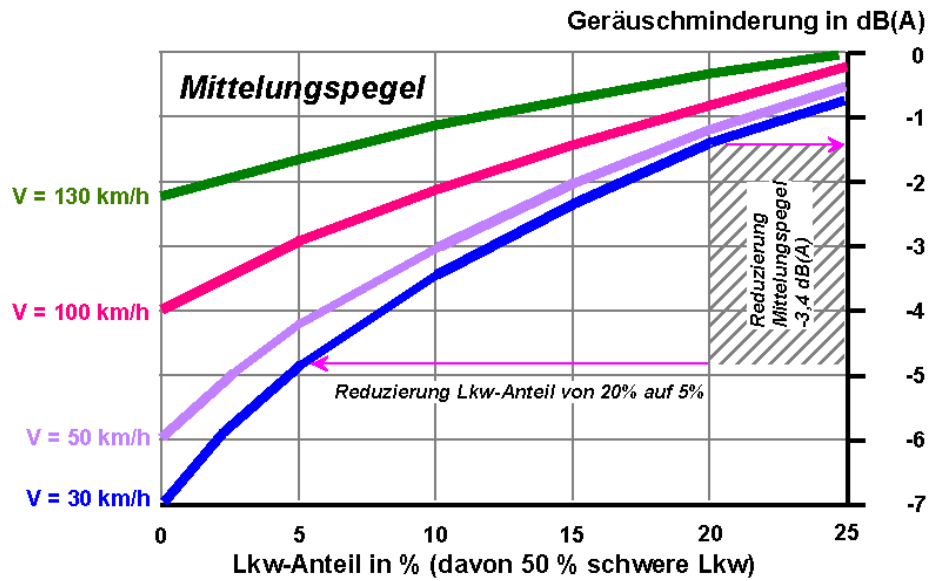
2. Handlungsfeld Verkehrssystemmanagement/ Verkehrsorganisation

Das Handlungsfeld Verkehrssystemmanagement/ Verkehrsorganisation (/ Verkehrstechnik) mit dafür geeigneten Maßnahmen reicht ebenfalls von eher langfristig wirkenden strategischen Ansätzen bis hin zur kurzfristigen Lösung von Einzelproblemen. Zu benennen sind beispielsweise:

- Lkw-Führungskonzepte (Bündelung auf Hauptrouten bzw. in einem Vorbehaltensnetz) und Tonnagebeschränkungen (insbesondere im Nebennetz)
- ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen als ein maßgebliches Mittel der Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Kfz-Verkehr,
- Netzsteuerung und grüne Wellen zur Aufrechterhaltung oder Herstellung eines homogenen Verkehrsflusses,
- Parkwegweisung und Parkraumbewirtschaftung als Steuerungsgrößen für den fließenden Verkehr und zur Vermeidung von Parksuchverkehr
- Geschwindigkeitseinschränkungen (z.B. streckenbezogenes Tempo 30 oder Tempo-30-Zonen/ verkehrsberuhigte Bereiche).
- Umweltbezogenes Verkehrssystemmanagement (z. B. witterungsabhängige Routenempfehlungen, im Bereich Lärm aber eher wenig geeignet),

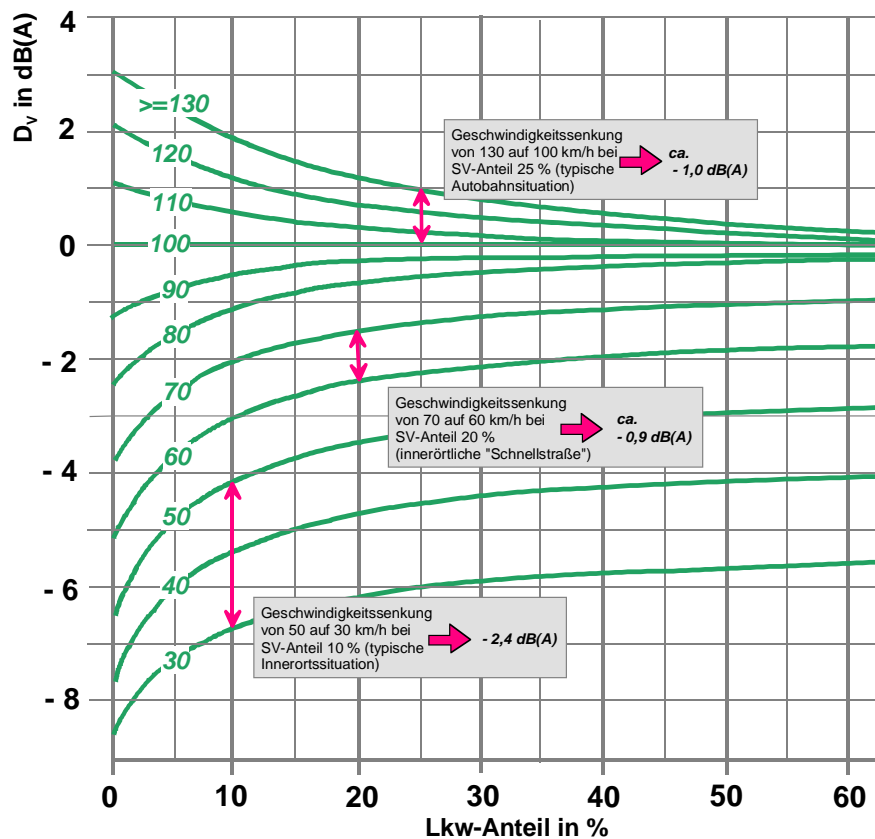
Hinsichtlich der Wirksamkeit seien an dieser Stelle beispielhaft die Einflussfaktoren Lkw-Anteil und Geschwindigkeit erläutert.

Kann der **Lkw-Verkehr** durch entsprechende Restriktionen **verlagert** werden, ist beispielsweise bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h und einer Reduktion des Lkw-Anteils von 20 % (hoher Lkw-Durchgangsverkehr vorhanden) auf 5 % (Ver- und Entsorgungsverkehre überwiegen) eine Lärmemissionsreduzierung um mehr als 3 dB(A) erreichbar. Für Zwickau eher typisch wäre ein Lkw-Anteil von etwa 10% als Ausgangsniveau. Hier sind bei einer Reduktion auf 5 % bei 30 km/h immerhin noch etwa 1,5 dB(A) Lärminderung zu erreichen.



Grafik 2: Zusammenhang zwischen Lkw-Anteilen und Schallemissionen (Quelle siehe¹)

Senkungen der Lärmemissionen sind auch über die **Reduzierung der Geschwindigkeiten** möglich. In Grafik 3 sind drei typische Situationen dargestellt.



Grafik 3: Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Schallemissionen (eigene Darstellung auf Grundlage der RLS 90)

¹ Handbuch Lärminderungspläne
Berichte des Umweltbundesamtes 7/94

Im Innerortsbereich ist bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h eine Reduktion des Emissionspegels zwischen 2 und 3 dB(A) möglich, was als deutlich wahrnehmbar gilt. Bei Pflasterfahrbahnen beträgt die Abnahme des Lärmpegels im gleichen Fall bis 5 dB(A). Eine Absenkung der Geschwindigkeit auf der Autobahn von 130 auf 100 km/h oder eine Minderung der Geschwindigkeit von 70 auf 60 km/h auf einer innerörtlichen Schnellstraße bewirkt eine Pegelabnahme um etwa 1 dB(A) und kann in Kombination mit weiteren Maßnahmen ebenfalls zur deutlichen Lärminderung beitragen.

Geschwindigkeitssenkungen sind im Hauptverkehrsstraßennetz insbesondere dann ein probater Maßnahmenansatz, wenn bei besonders hohen Überschreitungen der Lärmpegel Minderungseffekte durch andere Maßnahmen nicht oder nicht in einem angemessenen Zeitraum umsetzbar sind. Jedoch sind die Auswirkungen auf den ÖPNV und ggf. vorhandene Koordinierungen von Lichtsignalanlagen sowie weitere Auswirkungen im Vorfeld der Umsetzung zu prüfen.



Broschüre zu Tempo 30 in Berlin/ Beispiel Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßennetz

3. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung

Das Handlungsfeld Straßenraumgestaltung verbindet die verschiedensten strategischen und direkt am Ort wirkenden Ansätze zur Lärminderung:

- durch die oft durchgreifend bessere Berücksichtigung von Fußgänger- und Radverkehr gegenüber dem Vorher-Zustand erfolgt die Förderung von Nahmobilität und die Reduktion von Kfz-Verkehr,
- durch die Einziehung kapazitätsseitig nicht zwingend benötigter Kfz-Fahrs Spuren bei vier- und sechsspürigen Straßen und die Einordnung von Radverkehrsstreifen und/ oder ruhenden Verkehr vergrößert sich der Abstand von der Schallquelle zur Fassade und wird die gefahrene Geschwindigkeit von Kfz abgesenkt (breite Straßen „Verleiten“ oftmals zu schnellerem Fahren)
- durch eine ansprechende Straßenraumgestaltung erfolgt im Zusammenhang mit verkehrstechnischen Maßnahmen eine Verstetigung des Verkehrs
- durch die mit der Umgestaltung meist verbundene Erneuerung der Fahrbahn werden die zustandsbedingten Mehremissionen reduziert
- durch die Begrünung des Straßenraumes erhöhen sich Aufenthaltsqualität und Akzeptanz gegenüber verbleibendem Verkehrslärm



Fotos: Idee zur vereinfachten Umgestaltung in Leipzig/ ummarkierter Straßenraum in Chemnitz

Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass eine komplexe Umgestaltung allein aus Gründen des Lärms wegen der im Regelfall hohen Kosten im Regelfall nicht vertretbar ist. Meist bedarf es einer Reihe sich überlagernder Veranlassungen, um komplexe Umgestaltungen zu ermöglichen. Dies sind z.B. städtebauliche oder zustandsbedingte Defizite, Gründe der Verkehrssicherheit oder auch der Luftreinhaltung etc. Zu prüfen ist aber auch, ob vereinfachte Umgestaltungen möglich sind, z.B. durch die Kombination von Ummarkierungen, Teilumbauten, Möblierung und Begrünung.

4. Handlungsfeld aktiver und passiver Lärmschutz

Unabhängig von der weiteren Entwicklung von Maßnahmen an den Geräuschquellen (also an Kraftfahrzeugen und Schienenfahrzeugen sowie den jeweiligen Fahrbahnen), die sich dem direkten Einfluss der Kommunen weitgehend entziehen, werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch zukünftig in vielen Bereichen hohe bis sehr hohe Lärmemissionen von den Verkehrsanlagen ausgehen. Auch bei weitgehender Ausschöpfung der zuvor benannten, sich aus den verschiedenen Handlungsfeldern ergebenden Lärminderungspotenziale wird dies zu anhaltend hohen Lärmbelastungen der anliegenden Gebäude führen. Die Ergreifung/ Umsetzung direkter Lärmschutzmaßnahmen wird daher weiterhin wichtiger Bestandteil der Maßnahmen zur Lärminderung bleiben müssen. Zu benennen sind insbesondere folgende Möglichkeiten:

- Lärmschutzwände (oder ggf. Wälle) an neu zu bauenden oder zu sanierenden Verkehrsanlagen (gilt für Straßen und Schienenwege von Straßen-/ Eisenbahn)
- Passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster, ggf. schalldämmende Fassadenelemente)



Foto: Lärmschutzwand zur Abschirmung rückwärtiger Bereiche in Dresden

Bei neu errichteter Verkehrsinfrastruktur oder grundhaften Änderungen ergeben sich Notwendigkeit und Anspruch auf Schallschutz aus den Regelungen der 16. BImSchV. Darüber hinaus kann aber auch die Auflage kommunaler Förderprogramme zur Lärmsanierung (in der Regel Einbau von Schallschutzfenstern) Sinn machen, wenn besonders hohe Lärmimmissionen und Betroffenheiten in Teilabschnitten des Straßennetzes vorhanden sind und andere Möglichkeiten der Lärminderung an der Quelle bereits ausgeschöpft wurden. Damit kann insbesondere in Städten mit rückläufigen Einwohnerzahlen auch ein Beitrag dazu geleistet werden, Eigentümer von schwer vermietbarer Wohnbebauung an Hauptverkehrsstraßen zu unterstützen und damit der Lückenbildung und dem Brachfallen ganzer für das Ortsbild besonders wichtiger Straßen entgegenzuwirken (siehe Handlungsfeld Stadtplanung), da Verkehrslärm und fehlende Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten ein maßgeblicher Grund für die fehlende Nachfrage sind.

Anlage 2.1: Protokoll des 1. Lärmforums



Protokoll

Thema	1. Öffentlichkeitsveranstaltung zum Lärmaktionsplan Stufe 2 für die Stadt Zwickau	
Ort, Datum	Stadtratssaal Verwaltungszentrum Zwickau, Donnerstag, 05.12.2013	
Dauer	18.00 Uhr bis 20.00 Uhr	
anwesend	Name	Referat/Abteilung
	Herr Dietrich	Bürgermeister Dezernat 2
	Frau Weidner	BL Umweltbüro
	Frau Matthes	SB Umweltbüro
	Herr Grundke	Gesellschaft für Akustik- und Fahrzeugmeßwesen mbH Zwickau
	Herr Schöffler	IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden
	Weiterhin Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter politischer Fraktionen	
Ziel und Inhalt der Veranstaltung		
<p>Entsprechend § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz wird der Öffentlichkeit die Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen gegeben. Zu diesem Zweck wurde eine erste Bürgerversammlung durchgeführt. Ziel der Veranstaltung war es, die Bürger vom Stand der Lärmaktionsplanung zu unterrichten, insbesondere von den Ergebnissen der Schwerpunktanalysen auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung. Diese sollten mit den Bürgern diskutiert werden, wobei Hinweise und Anregungen aus der Bevölkerung entgegengenommen wurden.</p> <p>Die Veranstaltung wurde durch Herrn BM Dietrich eröffnet. Die Zielstellung der Lärmaktionsplanung für die Entwicklung der Stadt Zwickau und die Bedeutung der Bürgerbeteiligung wurde unterstrichen</p>		

Frau Matthes führte in die gesetzlichen Grundlagen ein und erläuterte die Herangehensweise in der Stadt Zwickau. Insbesondere wurden die Schnittstellen der Lärmaktionsplanung im gesamtstädtischen Kontext dargestellt und auf die Verzahnung der verschiedenen Ressorts in Bezug auf mögliche Maßnahmen hingewiesen.

Herr Grundke stellte die Ergebnisse der Lärmkartierung der zweiten Stufe vor. Dabei wurde das Berechnungsverfahren mit den erforderlichen Eingangsparametern erläutert und anschaulich dargelegt.

Weiterhin wurde die erfolgte Hot-Spot Analyse zur Darstellung der Lärmschwerpunkte erklärt.

Durch Herrn Schöffler erfolgte eine Bilanzierung des Lärminderungsplanes der ersten Stufe. Weiterhin wurde der Ablauf und der gegenwärtige Stand der Lärmaktionsplanung dargestellt. Insbesondere wurden die im Rahmen der Arbeitsgruppenarbeit festgelegten 15 Schwerpunktgebiete vorgestellt.

Anschließend wurden die Bürgerinnen und Bürger um Meinungen, Anregungen und Hinweise gebeten.

<p>Anwohner (Familie), Katharinenstraße 10</p>	<p>Die Lärmbelastung im Bereich des südlichen Tunnelportals ist sehr groß. Zwar ist der Blitzer installiert worden, aber es fehlen noch weitere Maßnahmen. Die Familie ist enttäuscht, da sich manche Eigentümer über Ausgleichszahlungen entschädigen ließen, der Lärm aber dadurch immer noch erheblich ist. Es wird immer gesagt, wenn Geld da ist, werden die Maßnahmen realisiert. <i>Frage:</i> Wann ist Geld da? Wann werden die Schallschutzmaßnahmen am Tunnel vollständig realisiert?</p> <p>Herr Grundke: Die Auslöseschwellen für die Lärmaktionsplanung werden im Tunnelbereich nicht überschritten. Dennoch besteht im Bereich des Südportals immer noch ein Lärmproblem. Lösungsvorschläge hierfür liegen schon lange vor.</p> <p>Antwort BM Dietrich: Stellt klar, dass der Tunnel nicht im Lärmaktionsplan behandelt wird, da hier eine gesonderte Planung vorliegt. Die Blitzeranlage ist der erste Schritt gewesen und bringt auch die erwartete Geschwindigkeitsreduzierung. Die Umsetzung der weiteren Maßnahmen ist gegenwärtig nicht geplant. Die Anregung wird aber zum Anlass genommen, diesbezügliche Prüfungen anzustellen. Die Beantwortung der Frage erfolgt schriftlich.</p>
<p>Anwohnerin, Franz Mehring Str. 32</p>	<p>Lärmbelästigung im Bereich der Nordvorstadt nimmt ständig zu. Bereich Dorotheenstraße/ Franz Mehring Straße leidet unter der drastischen Zunahme von LKW und Sattelzügen. Die Straße ist dafür nicht ausgelegt worden. Besonders schlimm ist der Pflasterbelag, der trotz Ausbaus nach einer Baumaßnahme wieder eingebaut wurde. Anwohnerin versteht das nicht. Die Leerfahrten der LKW führen dazu, dass dort bald keiner mehr wohnen will. Fahrverkehr durch LKW zu den Gewerbegebieten verdrängt die Wohnnutzung. Auch fußläufig ist keine Aufenthaltsqualität mehr da. Es ist zu befürchten, dass Pölbitz immer mehr vernachlässigt wird. Ein Schandfleck ist der ehemalige Konsum.</p> <p>Herr Dietrich: Die Bedeutung des Gewerbebestandes Nord nimmt immer mehr zu, was durch die Stadt an sich sehr begrüßt wird. Dennoch sollten die LKWs in der Größenordnung dort nicht sein. Es sind Abrisse im Bereich alter Konsum geplant. Bezüglich der LKW Führung muss über entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen nachgedacht werden. Das Anliegen wird deshalb in die entsprechenden Fachämter mitgenommen.</p>

<p>Frau Köhler, CDU Fraktionsvorsitzende</p>	<p>Spricht als politische Mandatsträgerin. Regt an, dass die festgelegten Schwerpunktgebiete im Internet veröffentlicht werden. <i>Frage:</i> Wie werden die neuen Verkehrsplanungen im LAP betrachtet bzw. berücksichtigt? Gibt es Untersuchungen des Verhältnisses von Neubelastung zu Entlastung durch diese Maßnahmen?</p> <p>Herr Schüffler: Der Ansatz für verkehrsplanerische Maßnahmen ist im VEP Zwickau enthalten. Die Auswirkungen der Maßnahmen sind in den Netzfallbetrachtungen dargestellt (Be- und Entlastung). Im LAP wurden die Auswirkungen aus schalltechnischer Sicht untersucht. Eine Auswertung erfolgt im Zuge der Maßnahmenentwicklung.</p> <p>Frau Matthes: Grundsätzlich sind aufgrund der gesetzlichen Vorgaben die Lärmaktionspläne mindestens alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. anzupassen. Auf neue Entwicklungen wird somit eingegangen.</p>
<p>Anwohner, Lengfelder Straße</p>	<p>Nach seiner Einschätzung gibt es in der Stadt noch zu viel Durchgangsverkehr. Der Verbund Freitagstraße-Mitteltrasse ist zwar ein Ansatz, dennoch ist viel Lkw Durchgangsverkehr zu verzeichnen. Auch die Beschilderung ist ungenügend, es wird immer noch der kurze unbequeme Weg durch die Stadt nach Norden genommen. <i>Frage:</i> Gibt es Möglichkeiten, die Stadt bzw. die Lengfelder Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen? Könnte nicht eine Straßenverengung eine Lösung sein?</p> <p>Herr Dietrich: Das Problem der Beschilderung ist bekannt. Hier muss letztlich die Straßenverkehrsbehörde (LASuV) handeln, es gab diesbezüglich bereits Kontakte, die aber erfolglos waren. Das Problem des „abkürzenden“ Durchgangsverkehrs ist bis jetzt durch die Mitteltrasse nicht abschließend gelöst worden. Es fehlt weiterhin die Verlängerung bis zur B 93 (Westumfahrung Zwickau). Diese ist zwar im Landesverkehrsplan enthalten, die Realisierung ist aber weit entfernt. Aus dem VEP Zwickau wurde die Maßnahme auf Drängen des Stadtrates leider gestrichen.</p> <p>Herr Schüffler: Die Lengfelder Straße ist ein Schwerpunkt des LAP. In diesem Zusammenhang werden auch Überlegungen geprüft, durch welche Maßnahmen die Lengfelder Straße möglicherweise an den neuen Status angepasst werden könnte. Auf den Verlauf der Lärmaktionsplanung wird verwiesen.</p> <p>Bezüglich der Ausschilderung sieht er auch ein Problem in der Verbreitung von Navigationsgeräten. In der Software werden meist die kürzeren Strecken empfohlen. Nach seiner Erfahrung besteht auch keine Bereitschaft der Navi-Hersteller, eher Vorzugsrouten anzuzeigen - vielmehr werden „Insider“ Strecken angepriesen. Auf diese Dinge haben die Verkehrsbehörden keinen Einfluss, auch bei guter Beschilderung.</p>
<p>Anwohner, Marienthaler Straße</p>	<p>Vermieter eines MFH an der Marienthaler Straße: Stellt fest, dass bei Eingriffen in den Straßenkörper durch Versorger o.Ä. die Löcher oft unsachgemäß verschlossen werden. Das führt zur Zerstörung der Straße, die mit jeder Maßnahme verschlechtert wird. Auch der Lärm nimmt dadurch zu, Schlaglöcher und LKW-Anhänger zerstören auch die Bausubstanz. Z.B. Schwingungen an der Marienthaler Straße. <i>Frage:</i> Wie steht die Stadt als Baulastträger dem gegenüber? Vor seinem Haus wurden Ausbesserungsarbeiten vorgenommen. Statt einem Loch ist nun an gleicher Stelle eine Erhöhung. Ausführend war hier der Bauhof. Für die Anwohner und die Bürger ist nicht erkennbar, dass sich an solchen</p>

	<p>Dingen etwas ändern könnte, deshalb haben Viele schon aufgegeben und melden sich gar nicht mehr.</p> <p>Herr Dietrich: Die Stadt hat ein großes Interesse an der Vermeidung solcher Probleme. Leider können nicht alle Baustellen so überwacht werden, wie dies sein müsste. Dazu fehlen auch die personellen Kapazitäten und die nötigen Geldmittel. Auf Hinweise wird aber auf jeden Fall reagiert. Herr Dietrich bittet um Hinweise, wenn solche Sachverhalte bekannt werden. Auch die städtischen Bautrupps müssen mit bescheidenen Mitteln auskommen, deshalb können die Reparaturen oft nicht in der optimalen Qualität erfolgen, dies ist bekannt und muss im Moment so hingenommen werden. Dennoch muss getan werden, was möglich ist.</p> <p>Herr Schöffler: Die Marienthaler Straße ist als Schwerpunkt im LAP aufgenommen.</p>
	<p>Am Ende der Veranstaltung dankt Herr Dietrich allen Anwesenden sowie den interessierten Bürgern für Ihre Beiträge. Im Zuge der weiteren Planung werden die eingegangenen Hinweise diskutiert. Der Fortschritt der Lärmaktionsplanung kann auch im Internet oder in der Presse verfolgt werden. Insbesondere wird auf die anstehende Maßnahmeplanung und das Beteiligungsverfahren verwiesen. Hier wird auf eine rege Beteiligung gehofft.</p>

Ausgefertigt:

C. Matthes

Kenntnis:

B. Weidner

Anlage 2.2: Protokoll des 2. Lärmforums



Protokoll

Thema	2. Bürgerveranstaltung zum Lärmaktionsplan Stufe 2 für die Stadt Zwickau	
Ort, Datum	Verwaltungszentrum Zwickau, Dienstag, 21.10.2014	
Dauer	18.00 Uhr bis 20.00 Uhr	
anwesend	Name	Referat/Abteilung
	Frau Dr. Findeiß	i.V. Bürgermeister Dezernat 2
	Frau Weidner	BL Umweltbüro
	Frau Matthes	SB Umweltbüro
	Herr Grundke	Gesellschaft für Akustik- und Fahrzeugmeßwesen mbH Zwickau
	Herr Ohm	IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden
	Herr Schöffler	IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden
	Weiterhin Bürgerinnen und Bürger der Stadt Zwickau und Vertreter von Behörden	
Ziel und Inhalt der Veranstaltung		
<p>Entsprechend § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz wird der Öffentlichkeit die Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen (LAP) gegeben. Zu diesem Zweck wurde im Dezember 2013 eine erste Bürgerversammlung durchgeführt. Im Folgenden wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stufe 2 für die Stadt Zwickau erarbeitet und der Öffentlichkeit eine Einsichtnahme ermöglicht. Die 2. Bürgerveranstaltung dient der Vorstellung und Erörterung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung und zur Klärung von bestehenden Fragen. Darüber hinaus sollen Hinweise und Anregungen aus der Bevölkerung entgegengenommen werden.</p> <p>Die Veranstaltung wird durch Frau Dr. Findeiß eröffnet. Die Zielstellung der Lärmaktionsplanung für die Entwicklung der Stadt Zwickau wird dargelegt und die Bedeutung der Bürgerbeteiligung unterstrichen.</p>		

Durch Herrn Schüffler erfolgt die Erläuterung des zurückliegenden Planungsverfahrens. Es wird das fachliche Vorgehen in Hinblick auf die Findung von Maßnahmeansätzen für die Schwerpunktbereiche dargestellt.

Anschließend werden die Bürgerinnen und Bürger um Meinungen, Anregungen und Hinweise gebeten.

Anwohner,
Reichenbacher Straße

Die Analyse der Lärmsituation im LAP wird positiv bewertet. Dennoch ist bedenklich, dass durch die Ansiedlung der Firma „Weck und Poller“ eine deutliche Zunahme des LKW Verkehrs erfolgte und sich die Situation verschärft hat. Zunehmend fahren große LKW (auch Giga-Liner), so dass nicht nachvollzogen werden kann, warum Lkw generelle als 3,5t-Fahrzeuge kartiert wurden.

Im Bereich der Straße sind schadhafte Gullydeckel ein zusätzliches Problem, dass sich leicht beheben ließe. Weiterhin ist der Straßenzustand unbefriedigend, besonders bei Leerfahrten von LKW treten Erschütterungen am und im Gebäude auf. Die Situation für die Anwohner ist äußerst unbefriedigend. Eine gefühlt vorhandene, stetige Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit spiegelt sich in der Lärmkartierung auch nicht wider – wird aber als Problem offen benannt. Als weitere Probleme werden der Wasserabfluss bei starkem Regen, sowie der „Sogwirkung“ durch dicht und schnell am Fußweg entlangfahrende LKW genannt (es wurden bereits leere Müllbehälter mitgerissen). Es besteht dadurch auch eine Gefährdung für Fußgänger und Radverkehr.

Die Anwohner sehen sich zusätzlich der Belastung durch Fluglärm ausgesetzt. Die Dringlichkeit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird bekräftigt.

Frage nach dem Bau der Innenstadt tangente: wann erfolgt die Umsetzung des VEP? Die Entlastung wäre deutlich und müsste dringend forciert werden.

Frage zu Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen: warum wird diese Maßnahme an keinem Schwerpunkt ergriffen?

Herr Schüffler: Entwicklung der Verkehrsmengen wird verfolgt, dies beinhaltet auch eine Maßnahme im LAP (Verkehrsmengen und Geschwindigkeitsmonitoring). Lärmkarten werden bei aktuellen Entwicklungen, spätestens alle 5 Jahre fortgeschrieben.

Herr Grundke: Im Berechnungsverfahren werden LKW ab 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht berücksichtigt – allerdings in Form eines „Mixes“ verschieden schwerer Fahrzeuge. Generell bestünde auch die Möglichkeit bei überproportional hohem LKW Anteil, die tatsächliche Verteilung der verschiedenen Größenklassen in der Berechnung zugrunde zu legen. Voraussetzung ist, dass diese Zahlen repräsentativ erhoben wurden.

Frau Weidner: Die Frage des Straßenzustands und auch der Straßeninfrastruktur, wie Gullydeckel etc. obliegt der Stadt selbst. Die angesprochenen Probleme werden auch von Bürgern an anderen Straßen immer wieder vorgetragen. Unter Lärmschutzaspekten müssen diese Probleme gerade im Bereich der Lärmschwerpunkte eine besondere Priorität erhalten. Dem entsprechend wird das Anliegen aufgegriffen.

Herr Ohm: Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurden verschiedenen Netzfälle bezüglich der Verkehrsbelegung untersucht, dabei sind auch eine Reihe von das Straßennetz ergänzenden Linienführungen integriert. Allein durch Straßenneubauten werden sich in großen Städten die Lärmprobleme jedoch nicht lösen lassen, da Quell- und Zielverkehre hier gleichermaßen vorhanden sind. Die Innenstadt tangente führt jedoch nachweislich zu positiven Auswirkungen im Verkehrsnetz und wurde deshalb

	<p>mit einer hohen Priorität versehen. Dementsprechend sollte auch die Umsetzung erfolgen.</p> <p>Frau Matthes: Die Anordnung einer Tempo 30 setzt grundsätzlich eine verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde voraus. Hier ist regelmäßig eine Ermessensentscheidung vonnöten, welche verkehrliche und Umweltbelange untereinander abzuwägen hat. Gegebenenfalls muss diese Entscheidung auch einer gerichtlichen Prüfung standhalten. Darüber hinaus ist Tempo 30 nur sinnvoll, wenn eine Überwachung erfolgt. Derzeit besteht sachsenweit Zurückhaltung der Straßenverkehrsbehörden bei der Ausweisung von Tempo 30 auf Haupt- oder Bundesstraßen sowie erhebliche Diskussionen über rechtliche Aspekte. Bekanntermaßen gibt es jedoch auch aufgrund des nicht unerheblichen Lärminderungspotenzials dieser Maßnahme, bundesweit „Bewegung“. Gerade im Bereich der Lärmbrennpunkte sollte die Begrenzung auf Tempo 30 als Maßnahme im Einzelfall, ggf. auch nur nachts, in Erwägung gezogen werden. Die aktuellen Entwicklungen werden verfolgt und es wird entsprechend bei den zuständigen Behörden Stellung bezogen.</p>
<p>Bürger, Fahrgastbeirat SVZ</p>	<p>Merkt an, das im LAP häufig die Förderung des ÖPNV angesprochen Fahrgastbeirat SVZ Dazu muss seiner Meinung nach auch die Akzeptanz des ÖPNV wieder angehoben werden. Er vermisst im LAP konkrete Maßnahmen dazu, wie Taktverdichtung etc.</p> <p>Frage zu Tempo 30: Wo würde die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen konkret negativ auf den ÖPNV wirken?</p> <p>Herr Schöffler: Der LAP verfolgt einen strategischen Ansatz, das heißt u.a., das nur bestimmte Grundsätze verankert werden können, die im Rahmen der Fachplanungen aufgegriffen und ggf. vertieft werden müssen. Zum ÖPNV in Zwickau gibt es einerseits das ÖPNV Konzept, darüber hinaus müssen die Rahmenbedingungen für die verfolgten Zielsetzungen konkret durch die SVZ geschaffen werden.</p> <p>Als Beispiele für befürchtete negative Auswirkungen von ÖPNV und Tempo 30 (insbesondere längere Fahrzeiten, Rückstaus sowie ggf. höherer Fahrzeug- und Personalbedarf) sind insbesondere die Bereiche zu nennen, in denen KFZ Verkehr und Straßenbahn die gleichen Straßenräume nutzen müssen. In der Marienthaler Straße wurde eine entsprechende Maßnahme deswegen abgelehnt. In der Leipziger Straße wird hingegen die Möglichkeit gesehen, eine gemeinsame Führung des Kfz-Verkehrs mit der Straßenbahn ohne erhebliche negative Einflüsse zu etablieren.</p>
<p>Bürger Planungsverband Region Chemnitz</p>	<p>Fragt zu konkreten Maßnahmen im Bereich der Wildenfeser Straße: gab es erheblichen Widerstand gegen die vorgeschlagene Umnutzung einer der 2 Richtungsfahrs Spuren zugunsten von Radverkehrsanlagen?</p> <p>Herr Schöffler: Erläutert, dass die vorgesehene Maßnahme bereits im Tiefbauamt unabhängig vom LAP diskutiert wurde. Durch die Freigabe der Freitagstraße und der Mitteltrasse hat die Bedeutung der Wildenfeser Straße erheblich abgenommen, so dass die Einordnung möglich ist.</p>

Am Ende der Veranstaltung dankt Frau Dr. Findeiß allen Anwesenden sowie den interessierten Bürgern für Ihre Beiträge. Weitere Hinweise und Anregungen, die im Zuge der Planung diskutiert werden, können noch bis zum 24.10.2014 an das Umweltbüro erfolgen. Die eingegangenen Beiträge werden im Zuge eines Abwägungsprozesses, der wiederum im Rahmen der Arbeitsgruppe Lärmaktionsplan stattfinden wird, geprüft. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse wird der Entwurf überarbeitet. Der endgültige Lärmaktionsplan soll Anfang 2015 zur Beschlussfassung kommen. Der Fortschritt der Lärmaktionsplanung kann auch im Internet oder in der Presse verfolgt werden.

Ausgefertigt:

C. Matthes

Kenntnis:

B. Weidner

Verteiler:

- BM D2 Fr. Dr. Findeiß
- Mitglieder AG Lärmaktionsplan:
StA 66, StA 32, StA 61, Stst. SE, StA 65
- Fraktionen des Stadtrates u.
Einzelstadträte
- GAF mbH
- IVAS Ingenieurbüro

Anlage 3.1: Zusammenfassung der Hinweise der Bürger
zur Offenlage des Entwurfs LAP 2
vom September 2014

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
Bürger 1					
1.1	(S) Reichenbacher Straße (nördlich „Am Bahnhof“)	Ja	Ja	(F) Einbeziehung der Reichenbacher Straße in den LAP aufgrund hoher Verkehrslärmbelastung	Abschnitt ist im LAP betrachtet worden: Lärm- und Maßnahmen-schwerpunkt, Maßnahme wurde benannt. (vgl. Maßnahme S2)
Bürger 2					
2.1	(S) Paul-Flemming-Straße	Nein	Nein	(F) Austausch des Straßenpflasters Paul-Flemming-Straße gegen Asphalt	Verkehrsbelegung in diesem Abschnitt unterhalb der Kartierungsschwelle – keine Betrachtung/ kein Lärmschwerpunkt. Lt. Tiefbauamt befindet sich das Straßenpflaster einem guten und verkehrssicheren Zustand, eine Erneuerung der Fahrbahn ist deshalb mittelfristig nicht vorgesehen.
2.2	(S) Wendeschleife Straßenbahn Eckersbach	Nein	Nein	(F) Lärmschutzpflanzungen in der Wendeschleife Straßenbahn	Aus akustischer Sicht ist eine lärmindernde Wirkung von Bepflanzung nicht nachweisbar. Ein positiver Effekt ist lediglich hinsichtlich der subjektiven Wahrnehmung zu verzeichnen, da die Lärmquelle nicht mehr sichtbar ist. Die im Rahmen der Baumaßnahme durchgeführte Entfernung des Grünbestandes wurde durch das Garten- und Friedhofsamt an anderen Stellen ausgeglichen. Die weitere Begrünung der Fläche liegt somit im Zuständigkeitsbereich dieses Amtes.
2.3	(W) Wohngebiete	-	-	(F) Genereller Austausch von Pflaster durch Flüsterasphalt in Wohngebieten.	Wohngebiete sollten als Elemente des Nebennetzes als Tempo-30-Zonen beschildert werden (vgl. auch Maßnahme G2). Bei diesen Geschwindigkeiten wirken lärmarme Asphalte kaum. Der generelle Austausch von Pflaster gegen Asphalt ist anzustreben und als Maßnahme G7 im LAP benannt.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
2.4	(W) Straßenbahnlärm	-	-	(F) Einsatz von Niederflurbahnen in den Ruhezeiten	Auskunft SVZ: Der Fahrzeugeinsatz widerspiegelt u.a. auch den Fahrzeugbestand. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurde der Einsatz der Niederflurfahrzeuge verstärkt, so dass montags bis freitags in den Morgen- und Abendstunden planmäßig nur noch dieser Fahrzeugtyp im Einsatz ist. In Ausnahmefällen (insbesondere bei Wartungsarbeiten an Niederflur-Fahrzeugen) müssen jedoch Tatra-Straßenbahnen eingesetzt werden.
2.5	(W) Lärmkartierung	-	-	(F) Kartierung der kompletten Sternenstraße und des sonstigen Straßennetzes	Die Kartierung erfolgte nach den gesetzlichen Vorgaben, wenn bestimmte Verkehrsmengen überschritten wurden. Ggf. ergibt sich aus Verkehrszählungen (vgl. Maßnahme G4) die Notwendigkeit der Kartierung auf weiteren Straßen.
Bürger 3					
3.1	(S) Marienthaler Straße	Ja	Ja	(F) Drosselung Geschwindigkeit in Richtung Brander Weg durch Sperrung der linken Fahrspur	Auskunft Tiefbauamt: Die benannte Fahrspur ist im Bestand „überbreit“, d.h. nur Pkw können neben der Straßenbahn fahren. Dies soll im Sinne der ÖPNV-Beschleunigung beibehalten werden. Die Marienthaler Straße muss als Staats- und Hauptverkehrsstraße ihrer Funktion gerecht werden können, um z.B. das Nebennetz von Verkehren zu entlasten (vgl. auch Maßnahme G6 des LAP).
3.2	(S) Marienthaler Straße	Ja	Ja	(F) Fortführung der neuen Zufahrt zur JVA zur Olzmann- bzw. Kopernikusstraße zur Entlastung Marienthaler Straße	Die Erschließung der JVA soll lt. derzeitigen Planungen nur über die Olzmannstraße erfolgen. Demnach ist mit Anbindung der JVA keine Entlastung der Marienthaler Straße möglich.
3.3	(W) Lärmschutzfenster	-	-	(F) Zuschuss zu Lärmschutzfenstern	Derzeit erfolgt durch den Freistaat Sachsen keine Förderung für die Umsetzung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen. Die Auflage eines kommunalen Förderprogramms hängt somit unmittelbar von den finanziellen Möglichkeiten der Stadt ab.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
Bürger 4					
4.1	(W) Motorradlärm	-	-	(F) Kontrolle/ Lärmmessungen Motorräder auf der B 93	Wurde an die Polizei weitergeleitet.
Bürger 5					
5.1	(W) Lärm durch Garten-geräte	-	-	(H) Lärm durch Gartengeräte insbesondere auf dem Hundeplatz Casparistraße	Das Problem ist weit verbreitet. Es ist angedacht, innerhalb der Stadtverwaltung auf die Beschränkung des Einsatzes der Geräte insbesondere im städtischen Einsatz hinzuwirken. Für ein generelles Verbot dieser Geräte besteht allerdings keine gesetzliche Grundlage (Bundes-Immissionsschutzgesetz).
Bürger 6					
6.1	(S) Lengenfelder Straße	Ja	Ja	(H) Lärm durch Schachtdeckel	Auskunft Tiefbauamt: Die Kontrolle der Schachtabdeckung wird durch den Bauhof durchgeführt.
6.2	(S) Mitteltrasse	Nein	Nein	(A) Welchen Planungsstand hat der Ringchluss Mitteltrasse?	Auskunft Tiefbauamt: Der im Verkehrsentwicklungsplan anfänglich enthaltene Vorschlag der Verlängerung der Mitteltrasse (S 293) als Lückenschluss zwischen der B 175 „An der Sorge“ und der B 93 bei Crossen wurde vom Stadtrat abgelehnt.
6.3	(S) Freitagstraße	zum Teil.	Nein	(A) Wann kommt der Kreuzungsumbau Ostumgehung Freitagstraße?	Auskunft Tiefbauamt: Die Straßenbaumaßnahme der Ostumgehung der Stadt Zwickau ist abgeschlossen. Vermutlich ist die Direktanbindung der Ostumgehung an die B 93 zwischen Crossen und Berthelsdorf gemeint. Diese Maßnahme liegt im Zuständigkeitsbereich des LASuV Plauen. Nach unserem Kenntnisstand bedarf es einer Plangenehmigung zur Herstellung des Baurechts. Erst im Anschluss ist eine Realisierung möglich.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
Bürger 7					
7.1	(S) Am Fuchsgraben	Ja	Nein	(F) Umschilderung der Wegweisung zur A 72 über die Reichenbacher Straße	Überprüfung der wegweisenden Beschilderung erfolgt. Genereller Hinweis: die Wirkung von wegweisender Beschilderung nimmt mit Verbreitung von Navigationsgeräten ab.
7.2	(S) Am Fuchsgraben	Ja	Nein	(F) Erneuerung Fahrbahnbelag.	Maßnahme ist im LAP generell enthalten (vgl. Maßnahme G7). Die Realisierungsmöglichkeiten hängen aber stark von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel ab. Auskunft Tiefbauamt: Bezogen auf die Straße „Am Fuchsgraben“ planen die Wasserwerke Zwickau mittelfristig die Erneuerung der Trinkwasser- und der Abwasserleitungen im gesamten Straßenzug Bürgerschachtstraße – Am Fuchsgraben. Es ist beabsichtigt, gleichzeitig mit der Erneuerung dieser Leitungen den Straßenzug grundhaft auszubauen. Dies bedarf allerdings erheblicher finanzieller Mittel, so dass ein Realisierungszeitraum gegenwärtig nicht benannt werden kann.
7.3	(S) Am Fuchsgraben	Ja	Nein	(F) LKW-Fahrverbot über Fuchsgraben	Die Relation Fuchsgraben/ Bürgerschachtstraße ist gegenwärtig ohne Alternative im Straßenhauptnetz.
Bürger 8					
8.1	(W) Motorradlärm	-	-	(F) Kontrolle/ Lärmmessungen Motorräder auf der B 93	Wurde an die Polizei weitergeleitet.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
Bürger 9					
9.1	(S) Werdauer Straße (zwischen Ahornweg und westlichem Bebauungs-ende)	Ja	Ja	(F) Lärminderung durch einwandfreien Straßenbelag	Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahme S6).
9.1	(S) Werdauer Straße (zwischen Ahornweg und westlichem Bebauungs-ende)	Ja	Ja	(F) Aufbringen von Flüsterasphalt zwischen Ahornweg u. Königswalder Straße	Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahme S6).
Bürger 10					
10.1	(W) LAP allgemein	-	-	(A) Maßnahmen zur Lärminderung im Straßennetz sind im LAP enthalten?	Vgl. LAP.
10.2	(W) Lärmmessungen	-	-	(F) Lärmmessungen durchführen.	Lärmmessungen zur Ermittlung der Verkehrslärmbelastung sind nicht vorgesehen. Es wird ein rechnerischer Mittelwert bestimmt, der sowohl Spitzenzeiten als auch Zeiten geringerer Belegung umfasst. Eine Messung ist eine zufällige Momentaufnahme und nie wiederholbar. Weiterhin ergeben sich aus Messungen weder Lärminderungseffekte noch leitet sich ein Rechtsanspruch auf Maßnahmen ab. Deshalb wird an der standardisierten Berechnung festgehalten.
Bürger 11					
11.1	(S) Werdauer Straße	Ja	Ja	(F) Geschwindigkeitskontrollen (regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen werden vom Bürger vermutet)	Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahme G4).
11.2	(S) Werdauer Straße	Ja	Ja	(F) Umleitung des Verkehrs der Werdauer Straße durch die westlichen Stadtteile und über die Reichenbacher Straße	Die Routenwahl ist abhängig von Quelle und Ziel. Entsprechend ist die Verkehrsbelegung einer Straße immer als Ergebnis dieser Verteilung zu sehen, z.B. auch durch Nachfrage aus den westlichen Stadtteilen und aus Werdau, welche schlecht „umgeleitet“ werden können.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
11.3	(S) Werdauer Straße	Ja	Ja	(F) Umverlegung der B 175 über die Kopernikusstraße/ Jahnstraße/ Pölbitzer Straße	Überörtliche Verkehre auf der Relation dürften die beschriebene Route bereits wählen (Zeitvorteil auch z.B. aufgrund weniger LSA). Der Vorschlag der Beschilderung wird an die Verkehrsbehörde weitergeleitet.
11.4	(S) Werdauer Straße	Ja	Ja	(F) Bau der Innenstadtangente	Die Wichtigkeit u.a. der Innenstadtangente zur Verkehrs-/ Lärmentlastung ist im LAP betont und in Maßnahme G1 manifestiert.
Bürger 12					
12.1	(S) Talstraße (B 93)	Ja	Nein	(F) Tempolimit 30 km/h	Überprüfung der Geschwindigkeiten sind als Aufgabe im LAP formuliert (vgl. Maßnahme G2)
12.2	(S) Talstraße (B 93)	Ja	Nein	(F) Verlegung von lärminderndem Asphalt	Die örtlichen Besonderheiten der Straße (die Anfahr- und Abbremsvorgänge vor den LSA, sowie die Überfahrt der Schienen) im angebauten Bereich heben die Effekte des lärmarmen Asphaltes auf.
12.3	(S) Talstraße (B 93)	Ja	Nein	(F) Grüne Welle an den Ampeln Talstraße/ Scheffelstr. + Talstraße/ Kolpingstraße	Auskunft Tiefbauamt: Die Koordinierung der Lichtsignalanlagen an beiden Knotenpunkten sind 2012 optimiert worden mit dem Ziel, die gesamte Wartezeit aller Verkehrsströme zu minimieren. Eine weitere Optimierung ist nicht mehr möglich.
Bürger 13					
13.1	(W) Radwegenetz	-	-	(F) Ausbau Radwegenetz	Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahme G6).
13.2	(S) Leipziger Straße	Ja	Ja	(F) Beruhigung Leipziger Straße bis Nordplatz durch einspurige Straßenführung + Anlage Radweg	Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahme S1).

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm- schwer- punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
13.3	(W) Brötchentaste	-	-	(F) Überprüfung der Auswirkungen der "Brötchentaste"	Brötchentaste kann ein Anreiz zur Nutzung des Kfz sein, die tatsächlich "verursachten" Verkehre dürften aber eine akustisch nicht wahrnehmbare Größenordnung haben
13.4	(W) Stadtentwicklung	-	-	(F) Verbesserung der Bedingungen zum stadtnahen Wohnen (z.B. Verbesserung ÖPNV, weitere Grün-/Erholungsflächen, verkehrsberuhigte Zonen)	Im LAP enthalten (vgl. Maßnahmen G1, G2, G3, G5, G6 und Festlegungen zum Schutz ruhiger Gebiete, Kap. 4.4)
Bürger 14					
14.1	(S) Werdauer Straße	Ja	Ja	(H) Lärmbelästigung auf der Werdauer Straße hat seit Freigabe der Mitteltrasse zugenommen	Maßnahmen sind im LAP enthalten (vgl. Maßnahme S6)
14.2	(S) Königswalder Straße	Nein	Nein	Es werden die Nutzung der Königswalder Straße durch VW-Mitarbeiter (via Crossen von/nach Mosel) sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen vermutet – Welche Maßnahmen zur Lärminderung sind vorgesehen?	Gegenwärtig kein Lärmschwerpunkt (keine Kartierung). Auskunft Tiefbauamt: Aktuelle Verkehrserhebungen liegen im Tiefbauamt für die Königswalder Straße nicht vor. Die letzte Verkehrszählung an der Kreuzung Werdauer Straße/ Königswalder Straße fand 2004 statt. Die Verkehrsmengen haben nach der Fertigstellung der Mitteltrasse bis zur B 175 vermutlich zugenommen. In Vorbereitung der Lärmkartierung 2017 wird eine Verkehrszählung durchgeführt und bei Erfordernis (Überschreitung der Kartierungsschwelle) die Königswalder Straße kartiert.
Bürger 15					
15.1	(S) Reichenbacher Straße (Maxhütte)	Ja	Nein	(H) Lärm durch ständige Zunahme des Lkw-Verkehrs auf der Reichenbacher Straße	Aktuelle Erkenntnisse zur Entwicklung des Lkw-Verkehrs liegen nicht vor. Im LAP (Maßnahme G4) wird die Systematisierung der Verkehrszählungen als Schwerpunkt benannt.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
15.2	(S) Reichenbacher Straße (Maxhütte)	Ja	Nein	(F) Optimierung des Ortseingangsbereiches (Dämpfung Geschwindigkeit)	Auskunft Tiefbauamt: Das Tiefbauamt wird im nächsten Jahr den Haltstellenbereich Maxhütte (stadteinwärts) behindertengerecht ausbauen. Gleichzeitig wird dabei eine Querungshilfe über die Reichenbacher Straße angelegt, was zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten führt.
15.3	(S) Reichenbacher Straße (Maxhütte)	Ja	Nein	(F) Errichtung Blitzer Reichenbacher Straße stadteinwärts	Im LAP generell enthalten (vgl. Maßnahme G4).
15.4	(S) Reichenbacher Straße (Maxhütte)	Ja	Nein	(F) Flüsterasphalt Reichenbacher Straße	Auskunft Tiefbauamt: Der Einbau von lärmoptimierten Asphalt stellt derzeit noch keine Regelbauweise im Straßenbau dar.
Bürger 16					
16.1	(S) Marienthaler Straße	Ja	Ja	(H) Lärmsituation Marienthaler Straße	Maßnahmen sind im LAP enthalten (vgl. Maßnahme S3)
16.2	(S) Marienthaler Straße	Ja	Ja	(F) Tempo 30	Überprüfung der Geschwindigkeiten sind als Aufgabe im LAP formuliert (vgl. Maßnahme G2)
Bürger 17					
17.1	(S) Kolpingstraße	Ja	Ja	(H) LKW- Zunahme in der Kolpingstraße durch Speditionen	Eine aktuelle Erhebung wurde veranlasst: Es konnten keine erheblichen Unterschiede im Lkw-Anteil zwischen Kartierung und Zählung festgestellt werden.
17.2	(S) Kolpingstraße	Ja	Ja	(H) Es wird auch eine Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus vermutet.	Die Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist als Aufgabe im LAP formuliert (vgl. Maßnahme G4). Die im LAP enthaltene Maßnahme S4 zielt auf die Verminderung der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Kolpingstraße ab.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm- schwer- punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
17.3	(S) Kolpingstraße	Ja	Ja	(H) Durch den Gebäudeabriss entlang der Kolpingstraße werden rückwärtige Lagen stärker verlärm.	Entsprechende Maßnahmen sind im LAP enthalten (vgl. Maßnahme G5)
Bürger 18					
18.1	(S) Moseler Allee (Schlunzig)	Nein	Nein	(H) Lärm durch LKW und Geschwindigkeits- übertretungen, insbesondere bei Schicht- wechsel im VW-Werk erhebliches Verkehrs- aufkommen	Gegenwärtig kein Lärmschwerpunkt (keine Kartierung).
18.1	(S) Moseler Allee (Schlunzig)	Nein	Nein	(F) Bei Sanierung der Moseler Allee Flüs- terasphalt einsetzen	Auskunft Tiefbauamt: Der Einbau von lärmoptimierten Asphalt stellt derzeit noch keine Regelbauweise im Straßenbau dar.
18.1	(S) Moseler Allee (Schlunzig)	Nein	Nein	(F) Stationärer Blitzer	Die Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist als Aufgabe im LAP formuliert (vgl. Maßnahme G4).
Bürger 19					
19.1	(S) Pauluskirchplatz	Nein	Nein	(H) Starker Ausweich- bzw. Schleichverkehr im Bereich Hoferstraße/ Erntestraße/ Pau- luskirchplatz	Gegenwärtig kein Lärmschwerpunkt (keine Kartierung). Kein Handlungsbedarf lt. Aussage der Verkehrsbehörde: Eine Erhebung der Verkehrsmengen wurde durchgeführt. Der Bereich ist hinsichtlich der ermittelten Verkehrsmengen als auch bei dem Geschwindigkeitsniveau völlig unbeachtlich. V 85 liegt bei 31 km/h. Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Tag beträgt 273 Fahrzeuge, pro Stunde wurden zwischen 8 und 33 Fahrzeuge gezählt. Es besteht keinerlei Handlungsbedarf. Die Relevanz liegt damit deutlich unterhalb der Schwelle zur Lärmkartierung.
19.1	(S) Pauluskirchplatz	Nein	Nein	(F) Lärmmessungen, Einrichtung Tempo 30 Zone, bessere Beschilderung der Erntestra- ße	Entsprechende Maßnahmen sind generell im LAP enthalten (vgl. Maßnahme G2 und G5).

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
Bürger 20					
20.1	(S) Heinrich-Braun-Straße	Nein	Nein	(H) Hohes Verkehrsaufkommen in der Heinrich Braun Straße (Zunahme in der Vergangenheit), Geschwindigkeitsübertretungen an der Tagesordnung, Zustände durch Umleitungsverkehr der Marienthaler Straße verstärkt.	Gegenwärtig kein Lärmschwerpunkt (keine Kartierung). Temporäre Umleitungsverkehre sind nicht zu vermeiden und müssen akzeptiert werden - Baustelle wurde zwischenzeitlich beendet. Die Heinrich-Braun-Straße ist als Teststrecke bereits mit lärmarmem Asphalt ausgestattet.
20.2	(S) Heinrich-Braun-Straße	Nein	Nein	(F): Verkehr vollständig über die Umgehungsstraße leiten.	Nicht möglich. Die Routenwahl ist abhängig von Quelle und Ziel. Die Mitteltrasse stellt auf bestimmten Relationen eine erhebliche Verlängerung der Strecke/ Fahrzeit dar.
Bürger 21					
21.1	(S) Crimmitschauer Straße (nördlich Pölbitzer Straße)	Nein	Nein	(H) Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch LKW seit Einführung der Maut auf der B 93 (über Crimmitschau bis AS Meerane), zusätzlich Probleme durch hohe gefahrene Geschwindigkeiten	In Vorbereitung der Lärmkartierung 2017 wird eine Verkehrszählung durchgeführt und bei Erfordernis (Überschreitung der Kartierungsschwelle) die Crimmitschauer Straße im benannten Abschnitt kartiert. Die Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist als Aufgabe im LAP formuliert (vgl. Maßnahme G4).
21.1	(S) Crimmitschauer Straße (nördlich Pölbitzer Straße)	Nein	Nein	(F) Diverse Maßnahmen: - Tempo 30 Beschränkung - fest installierter Blitzer Stadtauswärts in Höhe Parkplatz - Fahrspurverengung i.H. Zugang Waldpark - Überholverbot Crimmitschauer Straße	Vorschläge sind aus Sicht der Verkehrssicherheit relevant. Diese wurden an die Straßenverkehrsbehörde/ Tiefbauamt weitergeleitet

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
Bürger 22					
22.1	(S) Crimmitschauer Straße (nördlich Pölbitzer Straße)	Nein	Nein	(F) Diverse Maßnahmen: - fest installierter Blitzer Stadtauswärts in Höhe Parkplatz - Fahrspurverengung i.H. Zugang Waldpark	Vorschläge sind aus Sicht der Verkehrssicherheit relevant. Diese wurden an die Straßenverkehrsbehörde/ Tiefbauamt weitergeleitet
Bürger 23					
23.1	(S) Crimmitschauer Straße (nördlich Pölbitzer Straße)	Nein	Nein	(F) Diverse Maßnahmen: - fest installierter Blitzer Stadtauswärts in Höhe Parkplatz - Fahrspurverengung i.H. Zugang Waldpark - Tempo-30-Zone ab Endhaltestelle	Vorschläge sind aus Sicht der Verkehrssicherheit relevant. Diese wurden an die Straßenverkehrsbehörde/ Tiefbauamt weitergeleitet
Bürger 24					
24.1	(S) Crimmitschauer Straße (nördlich Pölbitzer Straße)	Nein	Nein	(H) Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch LKW seit Einführung der B Maut (über Crimmitschau bis AS Meerane), zusätzlich Probleme durch hohe gefahrene Geschwindigkeiten insbesondere durch Motorradfahrer	In Vorbereitung der Lärmkartierung 2017 wird eine Verkehrszählung durchgeführt und bei Erfordernis (Überschreitung der Kartierungsschwelle) die Crimmitschauer Straße im benannten Abschnitt kartiert. Die Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist als Aufgabe im LAP formuliert (vgl. Maßnahme G4).
24.2	(S) Crimmitschauer Straße (nördlich Pölbitzer Straße)	Nein	Nein	(F) Diverse Maßnahmen: - fest installierter Blitzer Stadtauswärts - außerorts auch Tempo 50 - Überholverbot stadtauswärts - Fahrverbot LKW > 12t	Vorschläge sind aus Sicht der Verkehrssicherheit relevant. Diese wurden an die Straßenverkehrsbehörde/ Tiefbauamt weitergeleitet

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm- schwer- punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
Bürger 25					
25.1	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) Tempolimit und Kontrolle Reichenbacher Straße	Die Überprüfung der zulässigen (vgl. Maßnahme G2) als auch der gefahrenen Geschwindigkeiten ist als Aufgabe im LAP formuliert (vgl. Maßnahme G4).
25.2	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) Großräumige Stadtumgehung und Aus-schilderung	Es sind auf bestimmten Relationen (z.B. Mitteltrasse - Stadtgebiet) gegenwärtig keine geeigneten "Umleitungsstrecken" vorhanden. Die Wichtigkeit u.a. der Innenstadttangente zur Verkehrs-/ Lärmentlastung ist im LAP betont und in Maßnahme G1 manifestiert.
25.3	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) Wartung und Pflege von defekten Straßen und Gullydeckeln	Auskunft Tiefbauamt: Die Kontrolle der Deckel im genannten Abschnitt wird durch den Bauhof durchgeführt und bei Erfordernis eine Schadenbeseitigung vorgenommen. Ein systematisches Erhaltungsmanagement ist als Maßnahme im LAP enthalten (vgl. Maßnahme G7).
25.4	(W) Weitere Gewerbeansiedlung	-	-	(F) Keine großen Logistikansiedlungen mehr im Stadtzentrum zulassen	Die vorgeschlagene Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahme G5)
25.5	(W) Lärmkartierung	-	-	(A) Fragen zu den Eingangsdaten Reichenbacher Straße	Beantwortung per E-Mail erfolgt
Bürger 26					
26.1	(S) Kurt-Eisner-Straße	Nein	Nein	(F) Austausch des Pflasterbelages gegen Asphalt.	Gegenwärtig kein Lärmschwerpunkt (keine Kartierung). Der Austausch von Pflaster gegen Asphalt ist generell anzustreben und im Handlungsfeld 3 im LAP benannt.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
26.2	(S) Kurt-Eisner-Straße	Nein	Nein	(H) Durchgangsverkehr in der Kurt Eisner Straße	Die Kurt-Eisner-Straße ist im Gebietsumfang der Maßnahme G3 des LAP enthalten, ggf. können in diesem Projekt weitere Erkenntnisse gewonnen werden. Auskunft Tiefbauamt: Es liegen keine Verkehrszählungen vor. Das Verkehrsaufkommen liegt aber erfahrungsgemäß deutlich unter den Grenzwerten der Lärmkartierung. Ein nennenswerter Durchgangsverkehr ist nicht erkennbar.
26.3	(W) Lärm durch KiTa	-	-	(H) Lärm durch KiTa „Villa Kunterbunt“ (in Rücklage zur Kurt-Eisner-Straße)	Die KiTa ist baurechtlich genehmigt. Keine dauerhafte Einwirkung des Lärms. § 22 (1a) BImSchG: "Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen...hervorgerufen werden, sind im Regelfall keine schädliche Umwelteinwirkung. Bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen dürfen Immissionsgrenz- und -richtwerte nicht herangezogen werden".
Bürger 27					
27.1	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(A) Welche Lärmreduzierungsmaßnahme soll die Fahrspurreduzierung auf der Reichenbacher Straße entfalten (Maßnahme G2)?	Wirkungen: Abrücken des fließenden Verkehrs von der Fassade (Abstandsvergrößerung) und Verringerung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten durch optische Verschmälerung der Straße (Beeinflussung der subjektiven Wahrnehmung des Straßenraumes)
27.2	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(E) Es werden Feinstaubbelastung durch alte PKW und Dieselfahrzeuge durch Stop-and-Go nach Umbau befürchtet	Die geplanten Ummarkierungen setzen Verkehrsmengen voraus, welche ohne Staus abgewickelt werden können.
27.3	(W) Lärm durch Gartengeräte	-	-	(H) Lärm durch Gartengeräte	Das Problem ist weit verbreitet. Es ist angedacht, innerhalb der Stadtverwaltung auf die Beschränkung des Einsatzes der Geräte insbesondere im städtischen Einsatz hinzuwirken. Für ein generelles Verbot dieser Geräte besteht allerdings keine gesetzliche Grundlage (Bundes-Immissionsschutzgesetz).

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm-schwer-punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
27.4	(W) Lärm durch Garten-geräte	-	-	(F) Verbot von Laubbläsern im Stadtgebiet	Keine Einflussnahme möglich: Bundesgesetzliche Regelungen erlauben den Handel und den Einsatz dieser Geräte. Ein Verbot im Rahmen Ortsrecht ist deshalb nicht möglich (32. VO zum BImSchG)
27.5	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) Bau der Innenstadttangente	Die Wichtigkeit u.a. der Innenstadttangente zur Verkehrs-/ Lärmentlastung ist im LAP betont und in Maßnahme G1 manifestiert.
Bürger 28					
28.1	(S) Kolpingstraße (Lärmquelle, Beschwerde eines Anwohners der C.-Zetkin-Straße)	Ja	Ja	(H) Probleme: gestiegene Verkehrslärmbelastung im rückwärtigen Bereich durch Gebäudeabbrüche	C.-Zetkin-Straße lt. Lärmkartierung mit Lärmpegeln (ausgehend von Kolpingstraße) unterhalb der gesundheitlich bedenklichen Pegel
28.2	(S) Kolpingstraße	Ja	Ja	(E) Kolpingstraße, Maßnahmen des LAP völlig unzureichend.	Maßnahme für Kolpingstraße vorgesehen (Einordnung Radverkehrsanlage, vgl. Maßnahme S4). Methode und Beschränkungen der Maßnahmenfindung wurde im LAP erläutert.
28.3	(W) LAP gesamt	-	-	(E) LAP wird vorliegend abgelehnt. Forderung: kurzfristige Maßnahmen	Methode und Beschränkungen der Maßnahmenfindung wurde im LAP erläutert. Hinweis: C.-Zetkin-Straße auch im Untersuchungsgebiet Maßnahme G3 (Pilotprojekt Nordvorstadt)
Bürger 29					
29.1	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(E) In der Kartierung wurde die Ansiedlung von „Weck und Poller“ sowie die Inbetriebnahme der Mitteltrasse nicht betrachtet	Ein "Redaktionsschluss" für Eingangsdaten ist erforderlich, um die Lärmkartierung termingerecht durchführen zu können. Eine erneute Kartierung mit entsprechend aktualisierten Eingangsdaten findet 2017 statt. Hinweis: Nur sehr große Unterschiede in den Verkehrszahlen werden bemerkbar, da akustisch relevant.

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm- schwer- punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
29.2	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(E) Bei der Kartierung werden tieffrequente Geräusche und Erschütterungen nicht berücksichtigt	Die Lärmkartierung wurde anhand des dafür vorgeschriebenen, bundeseinheitlichen Verfahrens durchgeführt. Tieffrequente Geräusche sind ein Sonderfall und gesondert zu beurteilen.
29.3	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) Rückbau der Reichenbacher Straße auf 2 Fahrspuren	Die vorgeschlagene Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahme S2) (Voraussetzung: Randbedingungen müssen erfüllt sein). Eine alternativlose "Verkehrsberuhigung" der eine wichtige Verbindungsfunktion besitzenden Straße ist nicht möglich.
29.4	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 im Bereich Wohnbebauung	Die Überprüfung der zulässigen ist als Aufgabe im LAP formuliert (vgl. Maßnahme G2).
29.5	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) Weitreichendes Umleiten des Fernverkehrs	Der Vorschlag der Beschilderung wird an die Verkehrsbehörde weitergeleitet. Anmerkung: Die Bedeutung der Beschilderung nimmt mit zunehmendem Einsatz von Navigationsgeräten ab.
29.6	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) LKW Fahrverbot Reichenbacher Straße im Bereich der Wohnbebauung	Eine alternativlose Durchfahrtsbeschränkung der eine wichtige Verbindungsfunktion besitzenden Straße ist nicht möglich. Ansätze zur Entlastung wurden im VEP untersucht, die Umsetzung wird im LAP als Maßnahme manifestiert (vgl. Maßnahme G1)..
29.7	(S) Reichenbacher Straße	Ja	Ja	(F) Einsatz Flüsterasphalt im Bereich der Wohnbebauung	Die vorgeschlagene Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahme S2)
Bürger 30					
30.1	(W) Innenstadt	-	-	(H) Verschiedene Lärmquellen in der Innenstadt (s.u.)	s.u..

Zusammenfassung der Hinweise aus der Öffentlichkeit zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Kartiert?	Lärm- schwer- punkt?	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Abwägung/ Stellungnahme
30.2	(W) Innenstadt	-	-	(F) Nachfahrverbot in der Innenstadt für KFZ >3,5t (Nachtanlieferung)	Einzelfallbezogene Beurteilung von gewerblichem Anlieferverkehr ist nur nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz möglich. Bei konkreten Problemen ist ein einzelfallbezogenes Verbot durch die zuständige Behörde zu prüfen (Landratsamt Zwickau).
30.3	(W) Innenstadt	-	-	(F) Umrüstung v. Straßenreinigungs- u. Entsorgungsfahrzeuge auf Elektromotoren	Prüfung eines Pilotprojektes Stadtreinigung (auch im Sinne Klimaschutz) erfolgt.
30.4	(S) Dr.-Friedrichs-Ring	Ja	Ja	(F) Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30	Prüfung von Maßnahmen für den Dr.-Friedrichs-Ring sind im LAP formuliert (vgl. Maßnahme S9)
30.5	(W) Radverkehrsnetz	-	-	(F) Sicheres und geschlossenes Radwegenetz	Die vorgeschlagene Maßnahme ist im LAP enthalten (vgl. Maßnahmen G1 und G6)

Anlage 3.2: Zusammenfassung der Hinweise der
von den Maßnahmen betroffenen Stellen
zur Offenlage des Entwurfs LAP 2
vom September 2014

Zusammenfassung der Hinweise der von den Maßnahmen betroffenen Stellen zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Stellungnahme/ Abwägung
1. Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Dresden)			
1.1	(W) Bahnlärm	Keine Ergänzungen, Anregungen, Hinweise	-
2. Landesdirektion Sachsen (Obere Raumordnungsbehörde)			
2.1	(W) LAP gesamt	(H) LAP steht im Einklang mit §2 Abs. 2 Nr. 6 ROG (Sicherstellung des Schutzes der Allgemeinheit vor Lärm)	-
2.2	(W) LAP gesamt	(H) Geplante Maßnahmen entsprechen dem Grundsatz G 3.1.0.1 des Regionalplans Südwestsachsen (Das Verkehrssystem ist so zu gestalten, dass u.a. negative Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt reduziert werden)	-
3. Industrie- und Handelskammer Chemnitz – Regionalkammer Zwickau			
3.1	(W) LAP gesamt	(H) Minderung von Schallimmissionen in der Stadt erhöht die Lebens- und Wohnqualität. Es muss aber auch die Daseinsgrundfunktion (insbesondere der Verkehr) gewährleistet werden.	Wurde in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.
3.2	(W) LAP gesamt	(F) Bei Planungen sind Aspekte des Lieferverkehrs, der Beeinflussung der Straßenbahn u.a. zu berücksichtigen.	Wurde berücksichtigt. Die Maßnahmen entsprechen hinsichtlich der Umsetzbarkeit den Vorgaben und Einsatzgrenzen einschlägiger geltender Richtlinien und Empfehlungen der Verkehrsplanung.
3.3	(W) LAP gesamt	(E) Das Argument einer „subjektiv geschwindigkeitserhöhenden“ Wirkung der Straßenführung wirkt für sich genommen wenig fundiert, um den Rückbau einer leistungsfähigen Straße zu rechtfertigen.	Dieses Argument wurde nicht als Rechtfertigung, sondern als (ein) Defizit angeführt. Die Maßnahmen entsprechen generell den Vorgaben und Einsatzgrenzen einschlägiger geltender Richtlinien und Empfehlungen der Verkehrsplanung.

Zusammenfassung der Hinweise der von den Maßnahmen betroffenen Stellen zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Stellungnahme/ Abwägung
3.4	(S) Wildenfeser Straße	(E) Zu Maßnahme S8: Zweite Fahrspur in stadtauswärtiger Richtung ermöglicht das Überholen bergwärts fahrender Lkw. Durch diese geht Behinderungs- und Gefährdungspotenzial aus.	Wurde berücksichtigt. Maßnahme wurde von Tiefbauamt übernommen. Die Gefährdungslage für Radfahrer im Bestandsquerschnitt ist ebenfalls hoch, das Risiko schwerer Verletzungen bei Unfällen größer.
3.5	(W) Geschwindigkeitsbegrenzungen	(F) Prüfung von tageszeitlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen ist im Plan nicht erwähnt. Könnte in den gesamtstädtischen Maßnahmen (G2) ergänzt werden.	Wurde berücksichtigt – dem Vorschlag wird gefolgt.
3.6	(W) Ruhender Verkehr	(F) zu Maßnahme G6, „Nutzung des Parkraumangebotes als Steuerungsinstrument für die Nachfrage im Kfz-Verkehr“: Keine absichtliche Verknappung der verfügbaren Parkplätze, da sonst Parksuchverkehr.	Wurde berücksichtigt. Durch die Bewirtschaftung von Parkplätzen kann z.B. für Anwohner prioritär Parkraum zur Verfügung gestellt werden, während Besucher auf andere Parkplätze ausweichen. Dadurch kann Parksuchverkehre minimiert werden, wenn diese Regelung bekannt ist.
4. Polizei Zwickau			
4.1	(W) VEP-Maßnahme Innenstadttangente	(A) Im Verkehrsentwicklungsplan wird die Innenstadttangente von der Reichenbacher Straße zur Werdauer Straße weitergeführt, im LAP wird darauf nicht eingegangen?	Wurde berücksichtigt. Die Innenstadttangente und ihre Wirkung ist bis zur Werdauer Straße betrachtet worden. Da der Abschnitt ab der Reichenbacher Straße jedoch einen Ausbau der vorhandenen Straßen und kein neues Netzelement darstellt, war dies in Grafik 1 missverständlich dargestellt. Eine Korrektur ist erfolgt.
4.2	(W) Berücksichtigung Geräuschspitzen	(A) Werden Geräuschspitzen, z.B. durch ausfahrende Einsatzfahrzeuge, in der Kartierung mit betrachtet.	Die Kartierung berücksichtigt dies nicht gesondert.

Zusammenfassung der Hinweise der von den Maßnahmen betroffenen Stellen zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Stellungnahme/ Abwägung
5. Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Plauen			
5.1	(W) LAP gesamt	(H) Die im Stadtgebiet von Zwickau vorhandenen Bundes- und Staatsstraßen befinden sich in kommunaler Baulast – Belange des LASuV werden nicht berührt.	-
5.2	(W) Lärmarme Fahrbahnbeläge	(H) Die lärmarmen Fahrbahnbeläge sind derzeit noch keine Regelbauweise/ entsprechen nicht dem Stand der Technik. Ein Einsatz sollte erst nach Aufnahme in das straßenbautechnische Regelwerk erfolgen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Problematik wird im LAP ausführlich beschrieben.
5.3	(W) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	(H) Die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann zu einer Erhöhung der CO ₂ -/ Feinstaub-/ NO _x -Emissionen eintreten.	Wird zur Kenntnis genommen. Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen sind in Maßnahme G2 als Prüfauftrag formuliert. Dabei ist eine Gesamtabwägung aller Belange durchzuführen.
5.4	(W) Passiver Schallschutz	(H) Zur Reduzierung des Lärmeintrages sind auch Schallschutzmaßnahmen am Gebäude geeignet (u.a. im Rahmen Lärmsanierung).	Wird zur Kenntnis genommen Derzeit erfolgt durch den Freistaat Sachsen keine Förderung für die Umsetzung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen/ entlang von Bundesstraßen in kommunaler Baulast. Die Auflage eines kommunalen Förderprogramms hängt somit unmittelbar von den finanziellen Möglichkeiten der Stadt ab. Entlastungen der Anwohner durch passive Maßnahmen sind im Rahmen der Kartierung nicht darstellbar.
6. Planungsverband Region Chemnitz			
6.1	(W) LAP gesamt	(H) Keine grundsätzlichen Widersprüche bezüglich der Inhalte des LAP (insbesondere der Maßnahmen) zu den Festlegungen und Inhalten des Regionalplanes Südwestsachsen. Keine ergänzenden Hinweise oder Anregungen.	-

Zusammenfassung der Hinweise der von den Maßnahmen betroffenen Stellen zur Offenlage des Entwurfs LAP 2 vom September 2014

Lfd. Nr.	(S) Straßen- bzw. ortskonkreter Hinweis/ (W) Weitere Thematik	Inhaltliche Zusammenfassung Hinweis (H) – Forderung (F) – Einwand (E) – Anfrage (A) – Redaktionell (R)	Stellungnahme/ Abwägung
7. Landkreis Zwickau – Dezernat IV – Sachgebiet Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Tourismus			
7.1	(W) LAP gesamt	Keine Zuständigkeit der unteren Immissionsschutzbehörde – keine Hinweise.	-
8. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)			
8.1	(W) LAP gesamt	(H) Diverse inhaltliche und fachliche Vorschläge.	Wurden weitestgehend eingearbeitet.
8.2	(W) Betroffenheiten	(A) Wurde die Zahl der durch die einzelnen Maßnahmen entlasteten Anwohner aus Aufwandsgründen nicht ausgewiesen?	Die Abstufung der Lärmkartierung in 5-dB(A)-Schritten auch bei den Betroffenheiten führt zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Ausweisung der Wirkungen.
8.3	(W) Lärmarme Beläge	(A) Sind die potenziellen Einsatzorte für lärmarme Beläge anhand der örtlichen Gegebenheiten abgewogen worden oder wurde pauschal eine Eignung unterstellt?	Es wurde insbesondere unter dem Aspekt der Längsneigung geprüft (z.B. Maßnahme S8 – Wildenfeser Straße: Einsatz nur in einem Teilabschnitt möglich). Hinderungsgründe wie ein gehäuftes Auftreten von Einbauten oder verstärkte Torsions- und Schubbeanspruchung wurden hingegen nicht berücksichtigt.