

Abwägungsergebnis

Lärmaktionsplanentwurf

Landeshauptstadt Erfurt

Hauptverkehrsstraßen Stufe 2

in der Fassung vom 17.06.2013

Prüfung der abgegebenen Stellungnahmen im Rahmen der

Beteiligung der Öffentlichkeit zur Einbringung von Bedenken und Einwänden zu geplanten Lärminderungsmaßnahmen

im v. g. Lärmaktionsplanentwurf
öffentlich ausgelegt vom 28.06.2013 bis 29.07.2013

Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht - Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit
2. Abwägung der jeweiligen Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Einzelnen
3. Stellungnahme der Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) und deren Abwägung
4. Zusammenfassung

1. Übersicht - Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen im Lärmaktionsplanentwurf Hauptverkehrsstraßen Stufe 2 erfolgte durch öffentliche Auslegung vom 28.06.2013 - 29.07.2013.

Reg. Nr.	Eingang	keine Einwände oder Bedenken zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Einwände und Bedenken wurden berücksichtigt	Einwände und Bedenken wurden nicht berücksichtigt
1	03.07.13 Mail			X
2	05.07.13	X		
3	21.07.13 Mail	X		
4	01.07.13 Mail			X
5	29.06.13	X		
6	07.07.13 Mail	X		
7	29.07.13 Fax	X		
8	29.07.13 Mail	X		
9	12.07.13	X		
10	29.07.13		z.T.	z.T.
11	26.07.13 Mail	X		
12	27.07.13 Mail	X		
13-147	28.06.- 29.07.13*	X		
148	01.07.13	X		
149	28.06.13	X		
150	28.06.13	X		
151	01.07.13	X		

* Eingang von 135 inhaltlich gleichlautenden Stellungnahmen

"X" = trifft zu

"z.T." = trifft teilweise zu

2. Abwägung der jeweiligen Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Einzelnen

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 1
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	03.07.2013

Punkt

Eine Umsetzung der Beschilderung in der Clara-Zetkin-Straße ähnlich der Magdeburger Allee bewirkt auch eine Reduzierung des Straßenquerschnitts und ist sehr viel günstiger.

Abwägung

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung

Die qualifizierte und normenkonforme Umsetzung einer Reduzierung des Straßenquerschnitts der Clara-Zetkin-Straße auf 2 überbreite Fahrstreifen umfasst eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen (Erneuerung Deckschicht inkl. Vorbereitung Oberfläche Betontragschicht, Fräsen vorhandene Asphaltfahrbahn, Anpassen Einbauteile an OK Fahrbahn, Aufsätze Straßenabläufe erneuern, Markierung herstellen, Beschilderung, Absperrmaßnahmen gegen widerrechtliches Parken auf Gehweg, Oberflächeninstandsetzung Gehweg, Straßenbegleitgrün, Herrichtung Vorgärten, Pflanzstreifen herstellen, Baustelleneinrichtung, Verkehrsführung während der Bauzeit), die über den Umfang einer Beschilderung hinausgehen. Die im Lärmaktionsplanentwurf dargestellten Kosten dieser Maßnahme wurden von einem Fachplanungsbüro im Rahmen einer Vorplanung ermittelt.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 2
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	05.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Forderung, wonach das 300 m lange Teilstück zwischen Magdeburger Allee und Mittelhäuser Straße (Ilversgehofener Platz) mit einer Frequentierung von ca. 13.500 Fahrzeugen in den Lärmaktionsplan 2 aufzunehmen und zu sanieren ist.

Erwiderung

Die Verpflichtungen zur Lärmkartierung (vgl. § 47c BImSchG) bzw. Lärmaktionsplanung (vgl. § 47d BImSchG) beschränken sich auf Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Jahr. Umgerechnet entspricht dies einem Verkehrsaufkommen von 8.219 Kfz/Tag. Der angesprochene Ilversgehofener Platz weist eine Verkehrsbelegung von 7.905 Kfz/Tag auf und wurde dementsprechend bei der Lärmkartierung und der hierauf aufbauenden Lärmaktionsplanung Stufe 2 der Stadt Erfurt nicht berücksichtigt.

Punkt 2

Verweis auf einen an das Tiefbau- und Verkehrsamt gerichteten Bürgerantrag vom 29.06.2013, in dem für den Straßenabschnitt im Bereich Ilversgehofener Platz eine Geschwindigkeitsreduzierung deutlich unter 50 km/h gefordert wird.

Erwiderung

Mit Verweis auf § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Auf Grund des weiten Planungsermessens der Behörden haben Bürger keinen durchsetzbaren Anspruch auf Aufnahme konkreter Maßnahmen in den Lärmaktionsplan (vgl. Engel, NVwZ 2010, S. 1199).

Hinweis

Auf den Bürgerantrag hat das Tiefbau- und Verkehrsamt mit Schreiben vom 18.07.2013 und 01.08.2013 Stellung bezogen. Hiernach ist vorgesehen im Straßenabschnitt "Ilversgehofener Platz" Tempo 30 (bei Nässe) anzuordnen.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 3
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	21.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt

Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h in der Stauffenbergallee im Nachtzeitraum.

Erwiderung

Mit Verweis auf § 47d Abs. 6 BImSchG sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen nur im Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrs- und -baubehörde in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde erfolgte unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion und der Verkehrsbedürfnisse keine Zustimmung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Stauffenbergallee.

Hinweis

In Teilabschnitten der Stauffenbergallee war bislang eine Geschwindigkeit von 60 km/h zulässig. Seit 15. August 2013 gilt in der Stauffenbergallee einheitlich die Regelgeschwindigkeit nach StVO von 50 km/h. Die Anordnung erfolgte zunächst auf ein Jahr zur Probe. Durch die angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung erfolgte eine Verringerung der Lärmbelastung in der Stauffenbergallee um 1,3 dB(A) im 24 h-Tageszeitraum und um 1,2 dB(A) im Nachtzeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 4
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	01.07.2013

Punkt

- *Vorschlag, wonach keine der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen umgesetzt wird.*
- *Vorgeschlagene Maßnahmen tragen nicht dazu bei, für den Großteil der Bewohner die Lebenssituation in der Stadt zu verbessern.*
- *Reduzierung der nächtlichen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist wirklichkeitsfremd.*
- *vorgeschlagene Reduzierung der Fahrspuren auf der Clara-Zetkin-Straße verursacht Staus und treibt die Luftverschmutzung in die Höhe.*

Abwägung

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung

Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist elementarer Bestandteil der Europäischen Union, wobei der Lärmschutz ein Kernziel darstellt. In der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 18. Juli 2002 in Verbindung mit der am 16. März 2006 erfolgten Änderung des § 47a ff des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) wurde der Grundsatz, Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und mindern, rechtlich verankert. Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen stellt eine rechtsverbindliche Verpflichtung nach § 47d BImSchG dar. Konkrete Lärminderungsmaßnahmen werden für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr geplant, an denen die vom Stadtrat beschlossenen Auslösewerte für den 24 Stundenwert $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ überschritten werden. Ziel ist es allen Erfurtern Bürgern gewisse Standards in Bezug auf Gesundheitsschutz und Lebensqualität zu sichern. Kostenaspekte sowie das Ausmaß der Betroffenen spielen bei der Festlegung der Dringlichkeitsreihung von Lärminderungsmaßnahmen eine Rolle. Sie können jedoch kein Ausschlusskriterium für den Verzicht auf Lärminderungsmaßnahmen darstellen.

Die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h ist eine anerkannte, kurzfristig umsetzbare Maßnahme mit einem bedeutenden Lärminderungspotenzial von bis zu 3 dB(A). Um eine vergleichbare Wirkung zu erzielen, müsste die Verkehrsbelegung auf den Straßen halbiert werden. In Anbetracht der Tatsache, dass die im innerstädtischen Verkehr erzielbaren mittleren Fahrgeschwindigkeiten deutlich unterhalb der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h liegen, stellt die Anpassung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit an die realen Gegebenheiten ein durchaus tragfähiger Ansatz dar.

Überbreite Fahrstreifen weisen eine vergleichbare Leistungsfähigkeit wie 4-streifige Straßen auf, sodass bei einer Fahrspurreduzierung auf 2 überbreite Fahrspuren keine Einschränkungen der Leistungsfähigkeit mit begleitenden negativen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die möglichen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss wurden zudem durch eine Verkehrsflusssimulation überprüft. Auch im Ergebnis dieser Untersuchung wird eine solche Maßnahme vorgeschlagen.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 5
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	29.06.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt

Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen in der Straße des Friedens und in angrenzenden Nebenstraßen

Erwiderung

Geschwindigkeitskontrollen stellen ein wichtiges Instrument zur Unterstützung der Lärmschutzinitiativen dar. Die Stadtverwaltung Erfurt setzt hierbei auf mobile Geschwindigkeitsmessgeräte. Seit Mai 2012 verfügt die Stadtverwaltung über ein Messgerät zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen. Als flankierende Maßnahme zur Lärminderung werden seitdem u. a. gezielt Kontrollen an lärmexponierten Straßen durchgeführt. Es besteht die Absicht die Intensität der Kontrollen durch Einsatz weiterer Messgeräte zu erhöhen.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 6
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	07.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt

Durchführung folgender Maßnahmen in der Leipziger Straße im Bereich Klingenthaler Weg bis Meißener Weg:

- *Beschränkung der Geschwindigkeit einschließlich Straßenbahn*
- *Optimierung der Ampel im Knotenpunkt "Bautzener Weg" (Sicherstellung Verkehrsfluss, bessere Koordinierung in Bezug auf Linksabbiegeverkehr)*
- *Verlagerung der Ampel im Knotenpunkt "Bautzener Weg" bzw. zugehörige Haltelinie in östliche Richtung*
- *Wendeverbot für Fahrzeuge im Knotenpunkt "Bautzener Weg"*

Erwiderung

Mit Verweis auf § 47d Abs. 6 BImSchG sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen nur im Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrs- und -baubehörde in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde erfolgte vor dem Hintergrund der geringen Anzahl an Lärmbetroffenheiten sowie der relativ geringen Höhe der Überschreitungen des Auslösewertes im Nachtzeitraum keine Zustimmung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (22.00 bis 6.00 Uhr) in der Leipziger Straße im Abschnitt Klingenthaler Weg bis Meißener Weg.

Schienenwege von Straßenbahnen i. S. d. § 4 des Personenbeförderungsgesetzes sind weder Bestandteil der Lärmkartierung noch der Lärmaktionsplanung der Stadt Erfurt. Von diesen Verkehrswegen ausgehende Geräuscheinwirkungen werden bei der Berechnung der Geräuschpegel nicht berücksichtigt. Fallkonkret ist weiterhin zu beachten, dass es sich um einen planfestgestellten Verkehrsweg handelt, sodass die lärmschutztechnischen Belange bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt worden sind.

Lichtsignalanlagen gehen nicht in die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie anzuwendende Berechnungsvorschrift VBUS ein. Die vorgeschlagenen Maßnahmen (Koordinierung, Verschiebung der Lichtsignalanlage bzw. der Haltelinie) haben ebenso wenig wie die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme "Wendeverbot für Fahrzeuge im Kreuzungsbereich" einen Einfluss auf die Berechnungsergebnisse. Sie stellen daher keine Lärminderungsmaßnahmen i. S. d. EU- Umgebungslärmrichtlinie dar.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 7
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	29.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Fehlerhafte Beschränkung auf Hauptverkehrsstraßen wegen falscher Auslegung des Begriffes "Ballungsraum"

Erwiderung

Nach der Begriffsbestimmung gemäß § 47b BImSchG stellt ein "Ballungsraum" ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer dar. In der Stadt Erfurt liegt die Gesamteinwohnerzahl oberhalb von 100.000, jedoch die Bevölkerungsdichte mit 757 Einwohnern pro Quadratkilometer unterhalb der für ein Ballungsgebiet kennzeichnenden Bevölkerungsdichte. Folglich ist die Stadt Erfurt kein Ballungsraum gemäß § 47b BImSchG.

Nach Angaben des Umweltbundesamtes (www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html) werden in Deutschland in der zweiten Stufe insgesamt 71 Ballungsräume hinsichtlich der Lärmbelastung untersucht und ggf. entsprechende Lärmaktionspläne aufgestellt. Diese Angabe verdeutlicht, dass für die Einstufung als Ballungsgebiet nicht nur das Kriterium "mehr als 100.000 Einwohner" heranzuziehen ist, sondern gleichzeitig das Kriterium "mehr als 1.000 Einwohner pro Quadratkilometer" zutreffen muss.

Eine Vorgabe, wonach die nach § 47e Abs. 1 BImSchG für die Lärmaktionsplanung zuständigen Gemeinden die v. g. Kriterien nur auf bestimmte Teilflächen ihres Gebietes anwenden, ist den Bestimmungen im sechsten Teil "Lärminderungsplanung" des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht zu entnehmen. Eine Aufteilung des Gemeindegebietes mit unterschiedlichen Untersuchungsinhalten ist überdies nicht zielführend und steht dem Bestreben einer einheitlichen Planung und Bewertung entgegen.

Punkt 2

Fehlerhafte Auslösewerte i. V. m. der Vorgabe die Auslösewerte um mindestens 5 dB(A) abzusenken.

Erwiderung

Die Festlegung von Auslösewerten und hierauf aufbauenden Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen ist mit Verweis auf § 47d Abs.1 BImSchG in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Nach deutschem Recht gibt es keine gesetzlich verankerten Grenzwerte die eine Lärmsanierung erforderlich machen. Als Bewertungsmaßstäbe für eine Lärmsanierung können die Bestimmungen der VLärmSchR 97 - Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) herangezogen werden. Nach Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 (70 dB(A) - tags / 60 dB(A) - nachts) und Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV (70 dB(A) - tags / 60 dB(A) - nachts) sind Lärmschutzmaßnahmen in reinen und allgemeinen Wohngebieten beim Überschreiten der in Klammer stehenden Werte in Betracht zu ziehen. Angelehnt an diese Regelungen stellt die Stadt Erfurt auf die Auslösewerte $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ ab. Eine Absenkung dieser Auslösewerte ist allein schon deshalb nicht sinnvoll, da bei geringen Geräuschbelastungen die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung, Verkehrsverbote) nicht vollzogen werden kann.

Ausgehend von den rechtlichen Regelungen zur Lärmvorsorge gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Mischgebieten für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) im Tages- und 54 dB(A) im Nachtzeitraum. Da in Mischgebieten nach § 6 Abs.2 der Baunutzungsverordnung Wohngebäude zulässig sind, sind bei Einhaltung der v. g. Immissionsgrenzwerte die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse erfüllt. Die von Seiten des Einwenders als notwendig angesehene Verringerung der Auslösewerte auf 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts bedeutet in der Konsequenz, dass an eine Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen höhere Anforderungen gegenüber der im Rahmen der Lärmvorsorge rechtsverbindlich festgelegten Vorgaben für gesunde Wohnverhältnisse gestellt werden. Selbst im Falle der geforderten Verringerung auf 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts würden sich nur marginale Unterschiede von 1 dB(A) zwischen den Anforderungen an eine Lärmsanierung und den Lärmvorsorgewerten ergeben. Eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung ist somit nur dann angezeigt, wenn gleichzeitig die rechtlich verankerten Lärmvorsorgewerte verringert werden.

Punkt 3

Fehlerhafte Ermittlung der Hauptverkehrsstraßen i.V.m. der Vorgabe die Verkehrsbelegung im Samuel-Beck-Weg zu ermitteln und den Samuel-Beck-Weg in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen.

Erwiderung

Die vom Einwender geltend gemachten Aspekte (Schließung Erfurter Ring, neue Beschilderung im Bereich Kranichfelder Straße, verstärkte Inanspruchnahme durch Mautausweichverkehr) begründen keine Erhöhung der für den Samuel-Beck-Weg ermittelten Verkehrsbelegung von 4.700 Kfz/Tag auf einen Wertebereich oberhalb von 8.000 Kfz/Tag. Der Umstand, wonach in der Kranichfelder Straße zwischen den Straßenabschnitten Käthe-Kollwitz-Straße und Blücherstraße sowie Blücherstraße bis Am Wiesenhügel die Verkehrsbelegungen 20.627 Kfz/Tag bzw. 18.094 Kfz/Tag betragen, sind kein schlüssiger Hinweis für eine Verkehrsbelegung von 8.000 Kfz/Tag und mehr für den in den genannten Abschnitten abzweigenden Samuel-Beck-Weg. Folgerichtig bestand für die Stadt Erfurt keine Veranlassung Verkehrszählungen im Samuel-Beck-Weg durchzuführen, da die Verkehrsstärke mit hinreichender Gewissheit unterhalb der maßgeblichen Belegung von 8.000 Kfz/Tag liegt.

Vor dem Hintergrund der Einwendung wird eine Verkehrszählung im Samuel-Beck-Weg veranlasst. Das Ergebnis dieser Verkehrszählung wird dem Einwender mitgeteilt. Auf Grundlage der Zählergebnisse werden für den Samuel-Beck-Weg die Erfordernisse für die künftige Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung festgelegt.

Punkt 4

Nicht abgeschlossene Lärminderungsmaßnahmen der 1. Stufe

Erwiderung

Der sogenannte Erfurter Ring umfasst die Autobahn A71 (Erfurt-Nord bis Kreuz Erfurt), Autobahn A4 (Kreuz Erfurt bis Erfurt-Vieselbach) sowie Landesstraße L 1056 / Bundesstraße B 7 / Landesstraße L 1052 (sog. Ostumfahrung, Konrad-Adenauer-Straße bis A71 Anschlussstelle Erfurt-Nord). Der vollständige Schluss dieses Ringes erfolgte im Jahr 2006. Die konkrete Ausgestaltung des Erfurter Ringes tangiert das Verkehrsaufkommen im Samuel-Beck-Weg sowie in allen Straßen im Erfurter Kernstadtbereich nur insoweit, dass mit dieser Verkehrsmaßnahme Möglichkeiten zur Umfahrung von Erfurt geschaffen worden sind.

Punkt 5

*Forderung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Samuel-Beck-Weg;
Prüfung weiterer verkehrsbeschränkender Maßnahmen für Samuel-Beck-Weg
(Wegfall Beschilderung in Kranichfelder Straße, Tonnagebeschränkung, nächtliches
Fahrverbot für Lkw)*

Erwiderung

Mit Verweis auf § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Auf Grund des weiten Planungsermessens der Behörden haben Bürger keinen durchsetzbaren Anspruch auf Aufnahme konkreter Maßnahmen in den Lärmaktionsplan (vgl. Engel, NVwZ 2010, S. 1199).

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 8
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	29.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt

Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen in der Nordhäuser Straße im Bereich der parallel verlaufenden Jacob-Planer-Straße

Erwiderung

Die Gesetzgebung gibt keine Auslösewerte vor, ab deren Überschreitung die Prüfung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen erforderlich ist. Mit Verweis auf § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Da im Stadtgebiet Erfurt an vielen Straßenabschnitten eine hohe Lärmbelastung vorliegt, ist eine Konzentration auf Lärmschwerpunkte mit sehr hohen Lärmbelastungen notwendig. Die vom Stadtrat festgelegten Auslösewerte von 70 dB(A) für L_{DEN} (24 h-Lärmindex) und 60 dB(A) für L_{Night} (8 h - Lärmindex für den Zeitraum 22.00 - 6.00 Uhr) werden als Beurteilungsmaßstab für die Untersuchung von Lärminderungsmaßnahmen zugrunde gelegt.

Die Berechnungen der Lärmkartierung ergaben für die Nordhäuser Straße im Bereich der parallel verlaufenden Jacob-Planer-Straße durchweg Lärmimmissionspegel unterhalb der v. g. Auslösewerte [Maximalwerte $L_{DEN} = 67$ dB(A); $L_{Night} = 57$ dB(A)], sodass der betreffende Straßenabschnitt nicht in der Untersuchung von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt wurde.

Die betreffende Gebäude für die der Einwander weiterreichende Lärminderungsmaßnahmen erwirken möchte befinden sich innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes ANV 434 "Entwicklungsmaßnahme Nordhäuser Straße- Wohnquartier Süd". In den Festsetzungen des Bebauungsplanes wurden bereits umfassende Vorkehrungen (erforderliche Schalldämm-Maße der Außenbauteile, Grundrissgestaltung) zum Schutz vor Geräuscheinwirkungen vor Umgebungslärm getroffen.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 9
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	12.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Fehlende Nachvollziehbarkeit der Messergebnisse für das Kfz-Aufkommen der Straße "Am Schwemmbach" unter Berücksichtigung der Messergebnisse für die Clara-Zetkin-Straße und die Kranichfelderstraße.

Fehlende Plausibilität der Berechnungsergebnisse für Kranichfelderstraße (Bereich Käthe-Kollwitz-Str. bis Blücherstr.) im Vergleich zur Geräuschbelastung in der Straße "Am Schwemmbach" angesichts der offeneren Bebauung

Erwiderung

Anhand der Belegungszahlen der Clara-Zetkin-Straße mit 22.317 Kfz/Tag und der Kranichfelder Straße mit 20.627 Kfz/Tag lässt sich nicht schlussfolgern, dass die Belegungszahlen in Höhe von 17.357 Kfz/Tag der dazwischen befindlichen Straße "Am Schwemmbach" nicht realistisch sind. Alle 3 genannten Straßen verfügen über mehrere Abzweigstraßen, sodass die Belegungszahlen sowohl untereinander als auch innerhalb eines Straßenabschnitts unterschiedlich sein können. Eine exakte Netzbilanzierung ist auf Grund der vielen Verzweigungen nicht möglich. Ferner sind die Verkehrsbelegungszahlen der Häßlerstraße (12.158 Kfz/Tag) und der Käthe-Kollwitz-Straße (8.002 Kfz/Tag), die mit den Straßen "Am Schwemmbach" und "Clara-Zetkin-Straße" einen Knoten ausbilden, nicht - wie vom Einwander dargelegt - ausgeglichen, sondern unterscheiden sich um ca. 4.000 Kfz/Tag. Diese Differenz macht deutlich, dass die Verkehrsbelegung in der Straße "Am Schwemmbach" nicht mit den Werten der angrenzenden Clara-Zetkin-Straße bzw. Kranichfelder Straße übereinstimmen muss. Insgesamt gibt es keine Anhaltspunkte für eine fehlende Plausibilität der ermittelten Verkehrsbelegungszahlen.

Der Aspekt der "offeneren Bebauung" spielt für die Geräuschberechnungen eine weniger bedeutende Rolle wie die Entfernung der Gebäudefassade zur Straßenmitte. Unter ansonsten gleichen Bedingungen (Verkehrsbelegung, Straßenbelag, zulässige Fahrgeschwindigkeit u.a.) können bereits geringe Entfernungsunterschiede relativ große Abweichungen hinsichtlich der Geräuschpegel verursachen. Für die vom Einwander genannte Kranichfelder Straße liegt im Bereich Käthe-Kollwitz-Straße bis Blücherstraße lediglich an einem Gebäude eine leichte Überschreitung [hier: $L_{DEN} = 70,3 \text{ dB(A)}$; $L_{Night} = 60,5 \text{ dB(A)}$] der Auslösewerte vor. Somit ist es durchaus plausibel, dass in der weniger stark frequentierten Straße "Am Schwemmbach" an keinem Gebäude die Auslösewerte überschritten werden.

Punkt 2

Geplante Lärminderungsmaßnahmen in der Clara-Zetkin-Straße (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts, Reduzierung auf 2 Fahrspuren) sind zur Sicherstellung des Verkehrsflusses auch in der Kranichfelder Straße und der Straße Am Schwemmbach umzusetzen.

Erwiderung

Der Lärmaktionsplanentwurf sieht als Lärminderungsmaßnahmen in der Clara-Zetkin-Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Nachtzeitraum sowie die Reduzierung des Straßenquerschnitts auf 2 überbreite Fahrstreifen vor. In der Kranichfelder Straße ist im Abschnitt Blücherstraße bis Am Wiesenhügel eine Fahrbahnertüchtigung (Ersatz Betonplatten durch Asphalt) vorgesehen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Kranichfelder Straße im Bereich Am Wiesenhügel bis Käthe-Kollwitz-Straße ist nicht Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des Lärmaktionsplanentwurfs.

Mit der Maßnahme Fahrspurreduzierung auf zwei überbreite Fahrspuren sind keinerlei Anpassungen an die Lichtsignalprogramme bzw. Koordination erforderlich, weil die Knotenpunktsbereiche nicht grundsätzlich verändert werden und bereits heute eine gute Koordinierung der einzelnen Lichtsignalanlagen besteht. Überbreite Fahrstreifen weisen eine vergleichbare Leistungsfähigkeit wie 4-Streifige Straßen auf, sodass keine Einschränkungen der Leistungsfähigkeit mit begleitenden negativen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die möglichen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss wurden zudem durch eine Verkehrsflusssimulation überprüft. Auch im Ergebnis dieser Untersuchung wird eine solche Maßnahme vorgeschlagen. Vor Durchführung der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts in der Clara-Zetkin-Straße erfolgt eine Prüfung der Machbarkeit und der notwendigen begleitenden Vorkehrungen zur Gewährleistung straßenverkehrlicher Anforderungen wie z.B. Verkehrsfluss etc.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 10
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	29.07.2013

Punkt

Vor Umsetzung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen in der Clara-Zetkin-Straße ist ein Testversuch durchzuführen

Abwägung

Der Stellungnahme wird in diesem Punkt z. T. gefolgt.

Begründung

Im Lärmaktionsplan wurden als aktive Lärminderungsmaßnahmen in der Clara-Zetkin-Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts sowie die Reduzierung des Straßenquerschnitts auf zwei überbreite Fahrbahnen festgelegt. Bei Geschwindigkeitsreduzierungen ist eine probeweise Anordnung mit zeitlicher Befristung gebräuchlich. Für eine hinreichend gesicherte Bewertung dieser Maßnahme sollte der Zeitraum ein Jahr betragen.

Die geplante Umwandlung der 4 vollwertigen Fahrstreifen auf 2 überbreite Fahrspuren lässt sich unter dem Aspekt der Begreifbarkeit nicht ohne weiteres in einer Versuchsanordnung darstellen. Vielmehr sollte nach fachlicher Einschätzung die Verkehrsanlage der Clara-Zetkin-Straße so umgestaltet werden, dass auch eine schlüssige Verkehrsführung erkennbar ist. Dass die Verkehrsmengen mit überbreiten Fahrstreifen bewältigt werden können, ist in einer verkehrlichen Untersuchung bereits nachgewiesen worden. Bei Bedarf kann die Anlage der 2 überbreiten Fahrstreifen relativ unkompliziert wieder in einen vierstreifigen Querschnitt umgestaltet werden.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 11
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	26.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Eisenacher Straße weist eine durchschnittliche Verkehrsstärke von 9231 Kfz/Tag auf

Erwiderung

In der Ortslage Schmira wurde für die Eisenacher Straße ein DTV von 9231 Kfz/Tag ermittelt. Folglich wurde dieser Straßenabschnitt in der Lärmkartierung berücksichtigt. Die Berechnungen der Lärmkartierung ergaben für diesen Straßenabschnitt durchweg Lärmimmissionspegel unterhalb der für die Lärmaktionsplanung maßgebenden Auslöswerte [$L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$; $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$], sodass der betreffende Straßenabschnitt nicht in die weitere Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen einbezogen wurde.

Punkt 2

Berechnungen spiegeln fehlerhafte Werte dar:

- *Einzige Berechnungsgrundlage ist der Abstand der Straße zu den Häusern*
- *Gebietseinstufung ist bei der Beurteilung zu berücksichtigen*
- *weitere angrenzende Häuser (Jakobsweg 9, Wolfsbrunnen 12, Straße der Solidarität 1 und 3, Am Knotenberg 28,29,31) wurden in den Berechnungen nicht berücksichtigt*
- *unterschiedliche Höhenlage der Gebäude zur Bezugsebene Straße wurde nicht berücksichtigt*
- *eigene Messwerte belegen Überschreitungen der Grenzwerte Tag 70 dB(A) und Nacht 60 dB(A) bedingt durch Schwerlastverkehr und zu schnell fahrende Pkw*

Erwiderung

Die Berechnungen beschränken sich keineswegs auf den Abstand der Straße zu den Häusern. In die Berechnung der vom Straßenverkehr ausgehenden Schallemission (Emissionspegel) gehen die Verkehrsstärke, der Lkw-Anteil (> 3,5 t), die zulässige Fahrgeschwindigkeit, der Fahrbahnbelag und die Längsneigung der Straße ein. Die Schallimmissionen am jeweiligen Immissionsort (Gebäudefassade) werden aus dem Emissionspegel unter Berücksichtigung des Abstandes, der Luftabsorption, der Boden- und Meteorologiedämpfung, der Reflexionen und der Abschirmungen berechnet. Für die Berechnungen wird ein Digitales Geländemodell (DGM) verwendet, sodass die genaue (Höhen-)Lage der Gebäude und des Straßenverlaufes erfasst wird. Zum Vergleich mit den Auslöswerten dienen die in einer Höhe von 4 m vor der Gebäudefassade berechneten Beurteilungspegel, die getrennt für die

Zeitbereiche 24 h-Tag und Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) ermittelt werden. Es wird stets mit leichtem Wind in Richtung Immissionsort und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern, gerechnet. Insgesamt ist das zu verwendende Berechnungsverfahren VBUS zu konzipiert, dass grundsätzlich "zu Gunsten der Lärmbetroffenen" gerechnet wird. Die Berechnungsergebnisse repräsentieren die Situation im Jahresmittel.

Die Lärmindizes sind grundsätzlich zu berechnen. Messungen scheiden aus, da Fremdgeräusche (die nicht vom Straßenverkehrslärm ausgehen) miterfasst werden und die Ergebnisse zufälligen Ereignissen (Verkehrsbelastungsschwankungen, Witterungen etc.) unterliegen. Generell ist zu berücksichtigen, dass für die Beurteilung nicht Geräuschpegelspitzen, sondern stets die über den Betrachtungszeitraum zu bildenden Mittelungspegel maßgebend sind.

Die Berechnungen wurden generell für alle Gebäude im Einwirkungsbereich [Pegelwerte bis $L_{DEN} = 55$ dB(A) und $L_{Night} = 50$ dB(A)] aller Straßen mit einem DTV-Wert von mindestens 8.000 Kfz/Tag durchgeführt. Hierbei spielt die Anschrift der Gebäude gar keine Rolle. Die vom Einwender explizit genannten Gebäude wurden in die Betrachtungen einbezogen.

Für die Lärmaktionsplanung werden unabhängig von der Gebietseinstufung der Immissionsorte einheitliche Auslösewerte zugrunde gelegt. Somit ist allein das Überschreiten der Auslösewerte maßgebend unabhängig davon inwieweit sich die Gebäude beispielsweise in einem Mischgebiet oder Allgemeinen Wohngebiet befinden.

Punkt 3

Einführung Tempo 30 - Zone im Straßenabschnitt der Binderslebener Landstraße begründet unter Beachtung des Gleichheitsgebots Lärmschutzvorkehrungen in der Eisenacher Straße, Ortslage Schmira

Tempo 30 - Zone in der Binderslebener Landstraße erzeugt erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Eisenacher Straße

Erwiderung

Die Erwirkung einer Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Straßenabschnitt der Binderslebener Landstraße stellt keine Maßnahme des vorliegenden Lärmaktionsplanentwurfs dar. Hintergrund ist die Straßenbaumaßnahme "Hersfelder Straße" und die hierdurch hervorgerufenen Mehrbelastungen, die durch diese Maßnahme kompensiert werden. Angesichts der deutlichen Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsbelegungszahlen zwischen der Binderslebener Landstraße (DTV: 15.494 Kfz/Tag) und der Eisenacher Straße, Ortslage Schmira (DTV: 9.213 Kfz/Tag) liegen selbst bei gleichem Abstand der Gebäude zur Straße unterschiedliche Geräuschbelastungssituationen vor. Durch die in der Binderslebener Landstraße angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sind keine Verkehrsverlagerungen auf das übrige Straßennetz respektive die Alternativtrasse über die Eisenacher Straße / Gothaer Straße zu erwarten, da der Zeitverlust im betreffenden Teilabschnitt der Binderslebener Landstraße nur wenige Sekunden beträgt.

Weiterhin wird die Verwaltung gemäß Stadtratsauftrag mögliche Verlagerungstendenzen zwischen Binderslebener Landstraße und Gothaer Straße durch entsprechende Messungen nach einem Jahr überprüfen

Punkt 4

Problem der Nichteinhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

- fehlende Kontrollmöglichkeiten für Geschwindigkeitsmessung in der Ortslage Schmira
- Bedarfsampel fördert nur unzureichend die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit (hierdurch erhöhtes Gefährdungspotenzial)

Erwiderung

Geschwindigkeitskontrollen stellen ein wichtiges Instrument zur Unterstützung der Lärmschutzinitiativen dar. Die Stadtverwaltung Erfurt setzt hierbei auf mobile Geschwindigkeitsmessgeräte. Seit Mai 2012 verfügt die Stadtverwaltung über ein Messgerät zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen. Als flankierende Maßnahme zur Lärminderung werden seitdem u.a. gezielt Kontrollen an lärmexponierten Straßen durchgeführt. Es besteht die Absicht die Intensität der Kontrollen durch Einsatz weiterer Messgeräte zu erhöhen.

Aspekte der Verkehrssicherheit und die hiermit verbundenen Erfordernisse der Aufstellung und Ausgestaltung der Betriebsweise von Lichtsignalanlagen ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Punkt 5

Vorkehrungen zum Schutz vor erhöhten Lärmeinwirkungen verursacht durch Zusatzverkehr bei Veranstaltungen (Messe, ega, KIKA)

Erwiderung

Etwaige durch Veranstaltungen bedingte Zusatzverkehre stellen Einzelereignisse dar, die für die im Lärmaktionsplan vorzunehmende Betrachtung der Geräuschbelastung im Jahresmittel nicht repräsentativ sind.

Punkt 6

Lkw-Aufkommen (Nachtwert 6,5%) blieb unberücksichtigt

Erwiderung

Die Lkw-Anteile gehen in die Berechnung der Geräuschpegel ein.

Punkt 7

Forderung nach Vorkehrungen zur Lärminderung (Begrenzung der Geschwindigkeit für Lkw auf 30 km/h nachts u.a.)

Erwiderung

Die auf Grundlage der Verkehrsbelegungszahlen in der Eisenacher Straße, Ortslage Schmira ermittelten Geräuschbelastungen liegen an allen Gebäuden unterhalb der maßgebenden Auslösewerte und begründen daher keine weitergehende Untersuchungen auf mögliche Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung.

Mit Verweis auf § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Auf Grund des weiten Planungsermessens der Behörden haben Bürger keinen durchsetzbaren Anspruch auf Aufnahme konkreter Maßnahmen in den Lärmaktionsplan (vgl. Engel, NVwZ 2010, S. 1199).

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 12
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	27.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Straßenbahnvorbeifahrten in der Johannesstraße verursachen Lärmprobleme an den im Straßenraum gelegenen Gebäuden

Erwiderung

Schienenwege von Straßenbahnen i. S. d. § 4 des Personenbeförderungsgesetzes sind weder Bestandteil der Lärmkartierung noch der Lärmaktionsplanung der Stadt Erfurt. Der Einwand wird dem verantwortlichen Verkehrsbetrieb "EVAG" mitgeteilt.

Punkt 2

Lärmbeeinträchtigungen in der Johannesstraße durch Tätigkeiten der Stadtreinigung

Erwiderung

Die beschriebenen Geräuscheinwirkungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans Hauptverkehrsstraßen Stufe 2 der Stadt Erfurt. Generell handelt es sich um Einzelereignisse mit einem zeitlich eng begrenzten Einwirkungszeitraum. Es wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Bewertung gewerblicher Tätigkeiten aus immissionsschutzrechtlicher Sicht der Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr als Tageszeitraum gilt. Die beanstandeten Tätigkeiten werden somit im Tageszeitraum durchgeführt und begründen in dieser Hinsicht keine zeitliche Verlagerung.

Punkt 3

Lärmbeeinträchtigungen in der Johannesstraße durch Sportwagen, Quads, Motorräder, Hubgerüste

Erwiderung

Geräuscheinwirkungen der benannten Verkehrsmittel stellen schalltechnisch herausragende Einzelereignisse dar. Im vorliegenden Lärmaktionsplan wird mit dem rechtlich vorgeschriebenen Jahresmittelwert des Verkehrsaufkommens (gekennzeichnet durch den Parameter "DTV - durchschnittlich täglich Verkehrsstärke") gerechnet. Dies steht in Einklang mit den Vorgaben zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung gemäß §§ 47a ff des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung).

Punkt 4

Maßnahmen zur Lärminderung der Geräuschimmissionen von Straßenbahnen sowie Hubvorrichtungen

Erwiderung

Weder Schienenwege von Straßenbahnen i. S. d. § 4 des Personenbeförderungsgesetzes noch Hubvorrichtungen fallen in den Regelungsbereich der Lärmaktionsplanung der Stadt Erfurt. Auf diese Geräuschquellen ausgerichtete Lärminderungsmaßnahmen sind für den vorliegenden Lärmaktionsplan gegenstandslos.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 13 - 147
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	28.06. - 29.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt

Forderung eines Tempolimits in der Clara-Zetkin-Straße von 30 km/h als aktive Lärmschutzmaßnahme

Erwiderung

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Clara-Zetkin-Straße auf 30 km/h im Nachtzeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr wurde in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes Stufe 2 aufgenommen. Nach Umsetzung dieser Maßnahme liegen die Geräuschbelastungen an allen Gebäuden in der Clara-Zetkin-Straße unterhalb des maßgeblichen Auslösewertes für $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$.

Ferner ist die Reduzierung des Straßenquerschnitts in der Clara-Zetkin-Straße auf 2 überbreite Fahrstreifen ebenfalls Bestandteil des Maßnahmenkatalogs. Die Maßnahme bewirkt sowohl eine Reduzierung der Geräuscheinwirkungen im Tages- als auch im Nachtzeitraum. Nach Umsetzung dieser Maßnahme verbleiben in der Clara-Zetkin-Straße lediglich 7 Wohngebäude mit Geräuschbelastungen oberhalb von $L_{\text{DEN}} = 70 \text{ dB(A)}$. Der Maximalpegel für L_{DEN} liegt hierbei mit 70,4 dB(A) nur leicht über dem Auslösewert.

Mit Verweis auf § 47d Abs. 6 BImSchG sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen nur im Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrs- und -baubehörde in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde erfolgte vor dem Hintergrund der bereits umgesetzten (Lkw-Verkehrsverbot im Tages- und Nachtzeitraum, passive Schallschutzmaßnahmen) und aktuell geplanten (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h - nachts, Reduzierung auf 2 überbreite Fahrspuren) Lärminderungsmaßnahmen sowie der relativ geringen Anzahl an verbleibenden Lärmbetroffenheiten / vergleichsweise geringen Höhe der Überschreitungen des Auslösewertes im Tageszeitraum keine Zustimmung für die Anordnung einer zeitlich unbeschränkten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Clara-Zetkin-Straße.

Nach § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Auf Grund des weiten Planungsermessens der Behörden haben Bürger keinen durchsetzbaren Anspruch auf Aufnahme konkreter Maßnahmen in den Lärmaktionsplan (vgl. Engel, NVwZ 2010, S. 1199).

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 148
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	01.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Forderung eines Tempolimits in der Clara-Zetkin-Straße von 30 km/h als aktive Lärmschutzmaßnahme

Erwiderung

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Clara-Zetkin-Straße auf 30 km/h im Nachtzeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr wurde in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes Stufe 2 aufgenommen. Nach Umsetzung dieser Maßnahme liegen die Geräuschbelastungen an allen Gebäuden in der Clara-Zetkin-Straße unterhalb des maßgeblichen Auslösewertes für $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$.

Ferner ist die Reduzierung des Straßenquerschnitts in der Clara-Zetkin-Straße auf 2 überbreite Fahrstreifen ebenfalls Bestandteil des Maßnahmenkatalogs. Die Maßnahme bewirkt sowohl eine Reduzierung der Geräuscheinwirkungen im Tages- als auch im Nachtzeitraum. Nach Umsetzung dieser Maßnahme verbleiben in der Clara-Zetkin-Straße lediglich 7 Wohngebäude mit Geräuschbelastungen oberhalb von $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$. Der Maximalpegel für L_{DEN} liegt hierbei mit 70,4 dB(A) nur leicht über dem Auslösewert.

Mit Verweis auf § 47d Abs. 6 BImSchG sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen nur im Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrs- und -baubehörde in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde erfolgte vor dem Hintergrund der bereits umgesetzten (Lkw-Verkehrsverbot im Tages- und Nachtzeitraum, passive Schallschutzmaßnahmen) und aktuell geplanten (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h - nachts, Reduzierung auf 2 überbreite Fahrspuren) Lärminderungsmaßnahmen sowie der relativ geringen Anzahl an verbleibenden Lärmbetroffenheiten / vergleichsweise geringen Höhe der Überschreitungen des Auslösewertes im Tageszeitraum keine Zustimmung für die Anordnung einer zeitlich unbeschränkten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Clara-Zetkin-Straße.

Nach § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Auf Grund des weiten Planungsermessens der Behörden haben Bürger keinen durchsetzbaren Anspruch auf Aufnahme konkreter Maßnahmen in den Lärmaktionsplan (vgl. Engel, NVwZ 2010, S. 1199).

Punkt 2

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Friedrich-List-Straße im Bereich "Clara-Zetkin-Straße" bis "Windthorststraße".

Erwiderung

Die Verpflichtungen zur Lärmkartierung (vgl. § 47c BImSchG) bzw. Lärmaktionsplanung (vgl. § 47d BImSchG) beschränken sich auf Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Jahr. Umgerechnet entspricht dies einem Verkehrsaufkommen von 8.219 Kfz/Tag. Die angesprochene Friedrich-List-Straße weist eine deutlich geringere Verkehrsbelegung auf und wurde dementsprechend bei der Lärmkartierung der Stadt Erfurt nicht berücksichtigt.

Hinweis

Die von der Clara-Zetkin-Straße ausgehenden Geräuscheinwirkungen auf die in der Friedrich-List-Straße befindlichen Wohngebäude wurden berechnet. Die ermittelten Beurteilungspegel sind bei der Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen für die Clara-Zetkin-Straße eingegangen.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 149
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	28.06.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Forderung eines Tempolimits in der Clara-Zetkin-Straße von 30 km/h als aktive Lärmschutzmaßnahme

Erwiderung

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Clara-Zetkin-Straße auf 30 km/h im Nachtzeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr wurde in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes Stufe 2 aufgenommen. Nach Umsetzung dieser Maßnahme liegen die Geräuschbelastungen an allen Gebäuden in der Clara-Zetkin-Straße unterhalb des maßgeblichen Auslösewertes für $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$.

Ferner ist die Reduzierung des Straßenquerschnitts in der Clara-Zetkin-Straße auf 2 überbreite Fahrstreifen ebenfalls Bestandteil des Maßnahmenkatalogs. Die Maßnahme bewirkt sowohl eine Reduzierung der Geräuscheinwirkungen im Tages- als auch im Nachtzeitraum. Nach Umsetzung dieser Maßnahme verbleiben in der Clara-Zetkin-Straße lediglich 7 Wohngebäude mit Geräuschbelastungen oberhalb von $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$. Der Maximalpegel für L_{DEN} liegt hierbei mit 70,4 dB(A) nur leicht über dem Auslösewert.

Mit Verweis auf § 47d Abs. 6 BImSchG sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen nur im Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrs- und -baubehörde in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde erfolgte vor dem Hintergrund der bereits umgesetzten (Lkw-Verkehrsverbot im Tages- und Nachtzeitraum, passive Schallschutzmaßnahmen) und aktuell geplanten (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h - nachts, Reduzierung auf 2 überbreite Fahrspuren) Lärminderungsmaßnahmen sowie der relativ geringen Anzahl an verbleibenden Lärmbetroffenheiten / vergleichsweise geringen Höhe der Überschreitungen des Auslösewertes im Tageszeitraum keine Zustimmung für die Anordnung einer zeitlich unbeschränkten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Clara-Zetkin-Straße.

Nach § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Auf Grund des weiten Planungsermessens der Behörden haben Bürger keinen durchsetzbaren Anspruch auf Aufnahme konkreter Maßnahmen in den Lärmaktionsplan (vgl. Engel, NVwZ 2010, S. 1199).

Punkt 2

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Holbeinstraße im Bereich "Clara-Zetkin-Straße" bis "Windthorststraße".

Erwiderung

Die Verpflichtungen zur Lärmkartierung (vgl. § 47c BImSchG) bzw. Lärmaktionsplanung (vgl. § 47d BImSchG) beschränken sich auf Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Jahr. Umgerechnet entspricht dies einem Verkehrsaufkommen von 8.219 Kfz/Tag. Die angesprochene Holbeinstraße weist eine deutlich geringere Verkehrsbelegung auf und wurde dementsprechend bei der Lärmkartierung der Stadt Erfurt nicht berücksichtigt.

Hinweis

Die von der Clara-Zetkin-Straße ausgehenden Geräuscheinwirkungen auf die in der Holbeinstraße befindlichen Wohngebäude wurden berechnet. Die ermittelten Beurteilungspegel sind bei der Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen für die Clara-Zetkin-Straße eingegangen.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 150
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	28.06.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Forderung eines Tempolimits in der Clara-Zetkin-Straße von 30 km/h als aktive Lärmschutzmaßnahme

Erwiderung

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Clara-Zetkin-Straße auf 30 km/h im Nachtzeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr wurde in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes Stufe 2 aufgenommen. Nach Umsetzung dieser Maßnahme liegen die Geräuschbelastungen an allen Gebäuden in der Clara-Zetkin-Straße unterhalb des maßgeblichen Auslösewertes für $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$.

Ferner ist die Reduzierung des Straßenquerschnitts in der Clara-Zetkin-Straße auf 2 überbreite Fahrstreifen ebenfalls Bestandteil des Maßnahmenkatalogs. Die Maßnahme bewirkt sowohl eine Reduzierung der Geräuscheinwirkungen im Tages- als auch im Nachtzeitraum. Nach Umsetzung dieser Maßnahme verbleiben in der Clara-Zetkin-Straße lediglich 7 Wohngebäude mit Geräuschbelastungen oberhalb von $L_{\text{DEN}} = 70 \text{ dB(A)}$. Der Maximalpegel für L_{DEN} liegt hierbei mit 70,4 dB(A) nur leicht über dem Auslösewert.

Mit Verweis auf § 47d Abs. 6 BImSchG sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen nur im Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrs- und -baubehörde in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde erfolgte vor dem Hintergrund der bereits umgesetzten (Lkw-Verkehrsverbot im Tages- und Nachtzeitraum, passive Schallschutzmaßnahmen) und aktuell geplanten (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h - nachts, Reduzierung auf 2 überbreite Fahrspuren) Lärminderungsmaßnahmen sowie der relativ geringen Anzahl an verbleibenden Lärmbetroffenheiten / vergleichsweise geringen Höhe der Überschreitungen des Auslösewertes im Tageszeitraum keine Zustimmung für die Anordnung einer zeitlich unbeschränkten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Clara-Zetkin-Straße.

Nach § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Auf Grund des weiten Planungsermessens der Behörden haben Bürger keinen durchsetzbaren Anspruch auf Aufnahme konkreter Maßnahmen in den Lärmaktionsplan (vgl. Engel, NVwZ 2010, S. 1199).

Punkt 2

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Schillerstraße im Bereich "Clara-Zetkin-Straße" bis "Windhorststraße".

Erwiderung

Die Berechnungen der Lärmkartierung ergaben für den betreffenden Bereich der Schillerstraße (hier: Gebäude in den Straßen "Spielbergtor" und "Windthorststraße") durchweg Lärmimmissionspegel unterhalb der für die Lärmaktionsplanung der Stadt Erfurt maßgebenden Auslösewerte von $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$, sodass dieser Straßenabschnitt nicht in der Lärminderungsplanung berücksichtigt wurde.

Punkt 3

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Weimarischen Straße im Bereich "Clara-Zetkin-Straße" bis "Jenaer Straße".

Erwiderung

In der Lärmaktionsplanung der Stadt Erfurt werden, nach Vorgabe des Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz, die Straßen ausgeschlossen, für die bereits im Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens die Belange des Lärmschutzes abgewogen und aktive sowie passive Lärmschutzvorkehrungen vorgesehen wurden. Hierzu gehört die Weimarische Straße, die ungeachtet von Überschreitungen der Auslösewerte an einigen Gebäuden, auf Grund bereits planfestgestellter Schallschutzmaßnahmen nicht in die Maßnahmenbetrachtung einbezogen wurde.

Abwägung zur Stellungnahme	Reg. Nr. 151
in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbringung von Bedenken und Einwänden gegen die geplanten Lärminderungsmaßnahmen	Lärmaktionsplanentwurf der Landeshauptstadt Erfurt Hauptverkehrsstraßen Stufe 2
vom	01.07.2013

Bedenken und Einwände zu den geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Stellungnahme.

Punkt 1

Forderung eines Tempolimits in der Clara-Zetkin-Straße von 30 km/h als aktive Lärmschutzmaßnahme

Erwiderung

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Clara-Zetkin-Straße auf 30 km/h im Nachtzeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr wurde in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes Stufe 2 aufgenommen. Nach Umsetzung dieser Maßnahme liegen die Geräuschbelastungen an allen Gebäuden in der Clara-Zetkin-Straße unterhalb des maßgeblichen Auslösewertes für $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$.

Ferner ist die Reduzierung des Straßenquerschnitts in der Clara-Zetkin-Straße auf 2 überbreite Fahrstreifen ebenfalls Bestandteil des Maßnahmenkatalogs. Die Maßnahme bewirkt sowohl eine Reduzierung der Geräuscheinwirkungen im Tages- als auch im Nachtzeitraum. Nach Umsetzung dieser Maßnahme verbleiben in der Clara-Zetkin-Straße lediglich 7 Wohngebäude mit Geräuschbelastungen oberhalb von $L_{\text{DEN}} = 70 \text{ dB(A)}$. Der Maximalpegel für L_{DEN} liegt hierbei mit 70,4 dB(A) nur leicht über dem Auslösewert.

Mit Verweis auf § 47d Abs. 6 BImSchG sind konkrete Lärminderungsmaßnahmen nur im Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrs- und -baubehörde in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde erfolgte vor dem Hintergrund der bereits umgesetzten (Lkw-Verkehrsverbot im Tages- und Nachtzeitraum, passive Schallschutzmaßnahmen) und aktuell geplanten (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h - nachts, Reduzierung auf 2 überbreite Fahrspuren) Lärminderungsmaßnahmen sowie der relativ geringen Anzahl an verbleibenden Lärmbetroffenheiten / vergleichsweise geringen Höhe der Überschreitungen des Auslösewertes im Tageszeitraum keine Zustimmung für die Anordnung einer zeitlich unbeschränkten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Clara-Zetkin-Straße.

Nach § 47d Abs.1 BImSchG wird die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Auf Grund des weiten Planungsermessens der Behörden haben Bürger keinen durchsetzbaren Anspruch auf Aufnahme konkreter Maßnahmen in den Lärmaktionsplan (vgl. Engel, NVwZ 2010, S. 1199).

Punkt 2

Rückbau der Fahrspuren in der Clara-Zetkin-Straße

Erwiderung

Der Rückbau des Straßenquerschnitts der Clara-Zetkin-Straße auf 2 überbreite Fahrspuren ist Bestandteil der Maßnahmenplanung des Lärmaktionsplanes.

3. Stellungnahme der Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) und Abwägung

Punkt 1

Vorgaben/Hinweise zur geplanten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h - nachts in der Liebknechtstraße im Bereich Leipziger Platz bis Schlachthofstraße:

- *geplante Geschwindigkeitsreduzierung kann geplante Anschlüsse der Stadtbus-Linie 9 an den Anschlusspunkten Anger und Salinenstraße gefährden*
- *vor Maßnahmeumsetzung sind durch die Stadtverwaltung Anpassungen an den Signalsteuerungen zur Kompensation der Zeitverluste vorzunehmen*
- *Maßnahmenumsetzung bis zu vorgesehenen Änderungen im Bereich des Leipziger Platzes im Jahr 2014 zurückstellen*

Abwägung

Der Stellungnahme wird in diesem Punkt gefolgt.

Begründung

Die Umsetzung der Maßnahme bedarf entsprechender Anpassungen der Lichtsignalanlagen im angrenzenden Verkehrsnetz. Vor dem Hintergrund der im Jahr 2014 anstehenden Änderungen der Verkehrssteuerung im Bereich der Leipziger Straße ist die beabsichtigte Geschwindigkeitsreduzierung im Zuge dieser Umstellung mit einzuplanen. Die Maßnahmenumsetzung wird bis zu diesem Zeitpunkt zurückgestellt. Das Tiefbau- und Verkehrsamt sowie die EVAG werden an den weiteren Planungsschritten dieser Maßnahme beteiligt.

Punkt 2

Vorgaben/Hinweise zur geplanten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich Dalbergsweg:

- *geplante Geschwindigkeitsreduzierung führt zu Fahrzeitverlusten, die sich angesichts der Einschränkungen im betreffenden Straßenabschnitt nicht so gravierend auswirken*
- *durch entsprechende Bevorrechtigungsmaßnahmen sind auf der Fahrstrecke der betroffenen Linie 51 die mit der Maßnahme verbundenen Zeitverluste entsprechend zu kompensieren*

Abwägung

Der Stellungnahme wird in diesem Punkt gefolgt.

Begründung

Die Förderung des ÖPNV respektive die ÖPNV-Beschleunigung zählen zu den übergeordneten Lärminderungsstrategien der Lärmaktionsplanung (vgl. Tabelle 3.1 in Abschnitt 3.1 des Lärmaktionsplanentwurfs). Auf Bevorrechtigungsmaßnahmen des ÖPNV wird daher ganz allgemein und speziell zur Kompensation von (mit der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung im Dalbergsweg verbundenen) Zeitverlusten der Linie 51 hingewirkt.

4. Zusammenfassung

Der Entwurf des Lärmaktionsplans Hauptverkehrsstraßen Stufe 2 der Stadt Erfurt wurde in der Sitzung des Stadtrates vom 12.06.2013 (Drucksachen - Nr. 0662/13 i.V.m. Drucksachen - Nr. 1033/13) beschlossen. Mit der Bekanntmachung des Beschlusses im Amtsblatt wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit eröffnet vom 28.06.2013 bis 29.07.2013 Einwände oder Bedenken gegen die geplanten Lärmminderungsmaßnahmen geltend zu machen. Zusätzlich zur Offenlegung des Planentwurfs wurde am 03.07.2013 eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Lärmaktionsplanentwurf durchgeführt.

Im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sind insgesamt 152 Stellungnahmen fristgerecht eingegangen.

In 4 der eingegangenen Stellungnahmen wurden Einwände und Bedenken zur Umsetzung der im Lärmaktionsplanentwurf festgelegten Maßnahmen vorgebracht.

Die restlichen Stellungnahmen beinhalten größtenteils Forderungen zur Durchführung weiterer Lärmminderungsmaßnahmen, die nicht Bestandteil des Maßnahmenkatalogs sind.

Allein 139 Stellungnahmen gehen auf eine vom BUND -Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Stadtverband Erfurt per Wurfsendung verteilten Vordruck für eine Bürgereingabe zurück, der lediglich durch Eintrag der Anschrift und Unterzeichnung zu ergänzen war. In dieser Bürgereingabe wird ein Tempolimit in der Clara-Zetkin-Straße von 30 km/h gefordert. In 4 der eingereichten Bürgereingaben wurden darüber hinaus weitere Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Die vorgebrachten Einwände und Bedenken zum Lärmaktionsplanentwurf wurden abgewogen. Hieraus ergibt sich kein Erfordernis für eine Änderung des Lärmaktionsplanes in der offengelegten Entwurfsfassung vom 17.06.2013.