



Stadt Fürth

Lärmaktionsplan 2020

Entwurf



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Lärmaktionsplan 2020 der Stadt Fürth

Auftraggeber: Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Schwabacher Straße 170, 90744 Fürth

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Bearbeitungsstand: 23.11.2020, Entwurf

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i.A. Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

1.	Lärmaktionsplanung – Anlass und Vorgehen	1
1.1	Einleitung und gesetzliche Grundlagen	1
1.2	Zuständigkeiten	1
1.3	Ablauf der Lärmaktionsplanung	2
2.	Analyse der Lärmsituation	4
2.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	4
2.2	Umfang der Lärmkartierung	4
2.3	Berechnung und Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung	5
2.4	Eingangsdaten der aktuellen Lärmkartierung	8
2.5	Ergebnisse der Lärmkartierung Straße	10
2.6	Lärm- und Handlungsschwerpunkte Straße	11
2.7	Anmerkungen zur weiteren Infrastruktur	14
2.8	Weitere Lärmquellen	16
2.8.1	Lärmkartierung des Eisenbahnverkehrs	16
2.8.2	Lärmkartierung der U-Bahn	18
2.8.3	Fluglärm	19
2.8.4	Gewerbe- und Industrielärm	20
2.8.5	Sport- und Freizeitlärm	20
2.9	Bisherige Lärmaktionsplanung und weiterer Lärmschutz	21
2.9.1	Lärmaktionsplan 2017	21
2.9.2	Lärmvorsorge und Lärmsanierung	22
2.9.3	Lärmaktionsplan Eisenbahn 2018	23
3.	Planwerke mit Effekt auf die Lärmaktionsplanung	24
3.1	Konzeptionen mit Verkehrs-Bezug	24
3.2	Konzeptionen zur Stadtentwicklung	26
4.	Fazit zur Analyse	27
5.	Öffentlichkeitsbeteiligung	28
5.1	Vorbemerkungen	28
5.2	Auslegung Stufe I (Analyse) und online-Befragung	28
5.3	Vorstellung des abgestimmten Entwurfs	35
5.4	Fazit zur Beteiligung der Öffentlichkeit	36
6.	Maßnahmenkonzept	37
6.1	Handlungsfelder	37

6.2	Einordnung der LAP-Maßnahmen	38
6.3	Maßnahmen an Lärmschwerpunkten (Steckbriefe)	42
6.4	Weitere Maßnahmen mit lokaler Wirksamkeit	42
6.5	Maßnahmen mit gesamtstädtischer Wirkung	45
6.6	Festlegungen zum Schutz ruhiger Gebiete	50
7.	Zusammenfassung und Ausblick	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersichtskarte
Abbildung 2.1	Zulässige Geschwindigkeiten der kartierten Straßen
Abbildung 2.2	Verkehrsmengen der kartierten Straßen
Abbildung 2.3	Fahrbahnbeläge der kartierten Straßen
Abbildung 3.1	Lärmkartierung Straße – Lärmindex L_{DEN} (24h-Pegel)
Abbildung 3.2	Lärmkartierung Straße – Lärmindex L_{Night} (Nachtstunden, 22 - 6 Uhr)
Abbildung 3.3	Lärmschwerpunkte Straße
Abbildung 4	Bisherige Lärmschutzmaßnahmen
Abbildung 5	Ruhige Gebiete

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Fragebogen der Öffentlichkeitsbeteiligung
Anlage 2	Abwägung der sonstigen Anmerkungen aus der Bürgerbefragung
Anlage 3	Allgemeine Strategien und Handlungsfelder der Lärminderung
Anlage 4	Steckbriefe der Lärmschwerpunkte mit Maßnahmen

Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
DB	Deutsche Bahn
DIVAN	Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (über 24h bzw. „ganztags“ etc.)
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
L _{Night}	Nacht-Lärmindex (22 - 6 Uhr)
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPA	Special Protection Area (Vogelschutzgebiet)
St	Staatsstraße in Bayern
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
SV	Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t)
SVZ	Straßenverkehrszählung
VAG	Verkehrs-Aktiengesellschaft (Verkehrsgesellschaft der Stadt Nürnberg)
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1. Lärmaktionsplanung – Anlass und Vorgehen

1.1 Einleitung und gesetzliche Grundlagen

Lärm ist eines der von der Bevölkerung am deutlichsten wahrgenommenen Umweltprobleme der heutigen Zeit. Insbesondere als störend empfundener Lärm resultiert zu einem großen Anteil aus den Verkehren auf Straßen, Schienen und in der Luft. Eine Belastung durch Lärm kann je nach Dauer und Stärke des Pegels zu gesundheitlichen Risiken oder gar Schädigungen bei den Betroffenen führen.

Darum wurde zum Schutz der Bürger und zur Verringerung volkswirtschaftlicher Kosten die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) aufgestellt. Sie verfolgt das Ziel, Umgebungslärm und damit dessen Schäden weitestgehend zu verhindern bzw. zu vermindern.

Mit der gesetzlichen Verankerung der EU-Richtlinie im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, §§ 47a-f) und der „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV) sind Kommunen deutschlandweit zur Lärmkartierung solcher Hauptverkehrsstraßen verpflichtet, die eine festgelegte Mindest-Verkehrsmenge aufweisen. Hernach ist auf Basis der Kartierung verpflichtend ein Lärmaktionsplan (LAP) aufzustellen, durch dessen Umsetzung in erheblich belasteten Bereichen mit Wohnnutzung Lärminderungen erreicht werden sollen.

Gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie sollen Lärmkartierung und -aktionsplanung seit 2007/2008 in einem fünfjährigen Turnus erfolgen. Dazu wurden im Übergang zwischen erstem und zweitem Turnus auch die Verkehrsmengen, ab denen Straßen zu kartieren sind, von 6 auf 3 Mio. Kraftfahrzeuge pro Jahr halbiert.

Die Stadt Fürth stand nach dem Abschluss der letzten Lärmkartierung (in 2019) vor der Aufgabe, die Lärmsituation des Verkehrs erneut zu analysieren. Im Abgleich mit dem gültigen Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2017 waren entsprechende Minderungsmaßnahmen zu konzipieren bzw. fortzuschreiben.

1.2 Zuständigkeiten

Unter Verkehrslärm werden entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie die von Straßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen ausgehenden Emissionen verstanden. Für die Durchführung der Lärmkartierung und -aktionsplanung sind gemäß dem Bundes- bzw. dem Landesgesetz¹ folgende Stellen zuständig:

¹ Vgl. Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG), in der Fassung vom 10.12.2019, Artikel 11a, Abs.1, Satz 2, im Sinn der Festlegung der Zuständigkeiten gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG

Quelle	Kartierung	Aktionsplan	Baulast
Hauptverkehrsstraßen/ Straßen im Ballungsraum			
→ Bundesautobahnen	Landesamt für Umwelt (LfU)	Regierung Oberfranken	Bund (Verwaltung durch Regierung)
→ Bundesstraßen	LfU	Gemeinde	Gemeinde
→ weitere Straßen	LfU	Gemeinde	Gemeinde
Großflughafen	LfU	Regierung Mittelfranken	Betreiber
Haupteisenbahnstrecke	Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	EBA	DB Netz AG

Tabelle 1: Zuständigkeit für Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Baulast in Bayern

Demnach ist die Stadt Fürth für alle kartierten Straßen im Ballungsraum mit Ausnahme der Bundesautobahnen zur Lärmaktionsplanung verantwortlich. Alle weiteren verkehrlichen Lärmquellen werden umfassend in Lärmaktionsplänen anderer verantwortlicher Behörden betrachtet und in diesem Dokument nur der Vollständigkeit halber beschrieben.

Zusätzlich sind im Freistaat Bayern weitere Regelungen getroffen worden²:

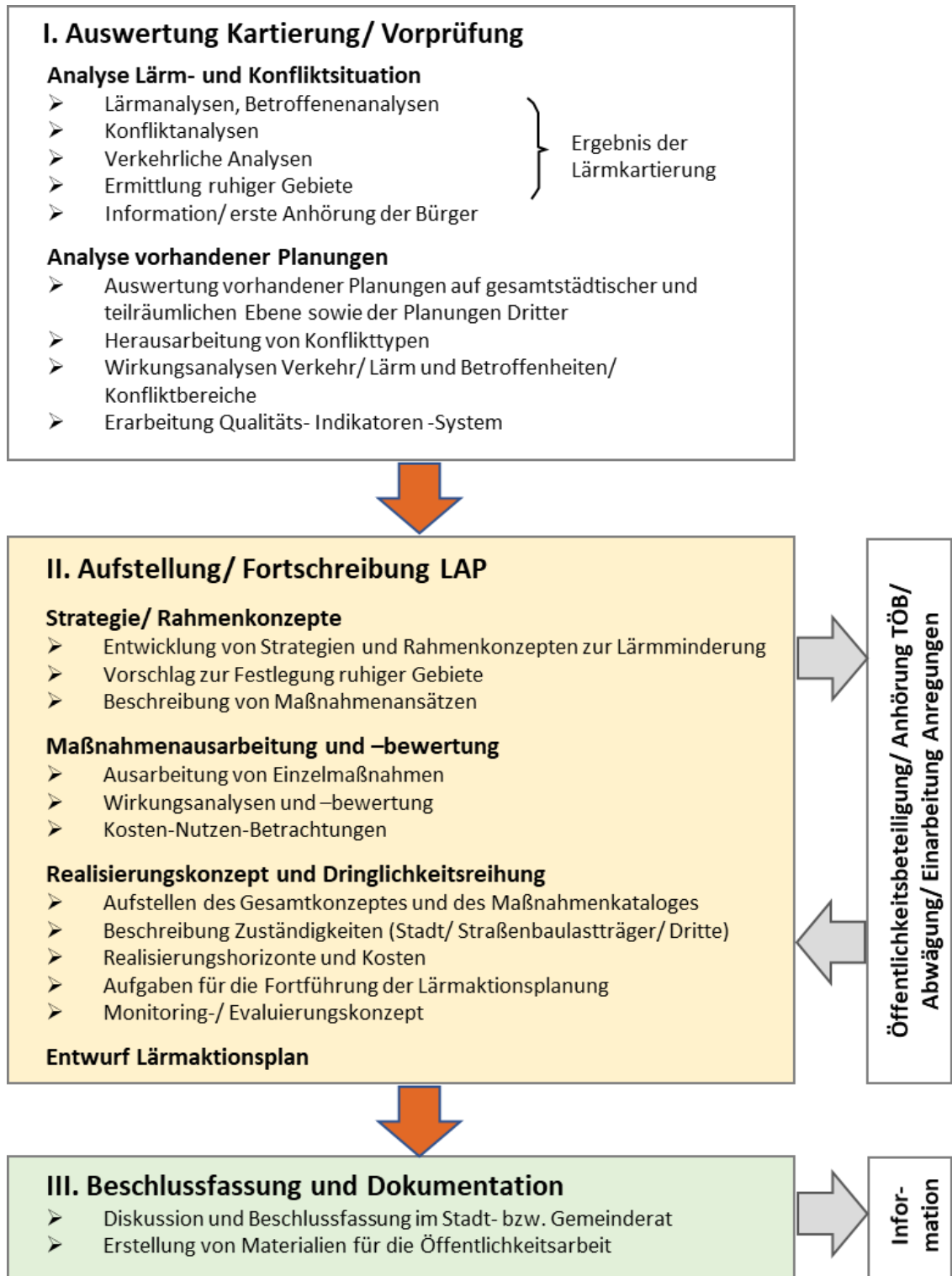
- Benachbarte Lärmaktionspläne sind aufeinander abzustimmen.
- Lärmaktionspläne der Gemeinde bedürfen des Einvernehmens der Regierung.
- Lärmaktionspläne der Regierung werden im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden erstellt.

1.3 Ablauf der Lärmaktionsplanung

Im integrativen Ansatz der Lärmaktionsplanung werden vorhandene gesamtstädtische Planungen und Ziele berücksichtigt, insbesondere Verkehrsentwicklungs- und Flächennutzungspläne sowie Pläne der Stadtentwicklung. Hierzu erfolgt die Erstellung in enger Zusammenarbeit mit Vertretern aus Verkehrs- und Stadtplanung als auch Verkehrsbehörde und dem Tiefbauamt.

Die Lärmaktionsplanung gliedert sich in der Regel in drei Stufen, welche in der nachfolgenden Grafik aufgeführt sind.

² Vgl. BayImSchG, in der Fassung vom 10.12.2019, Artikel 4



Grafik 1: Stufen der Lärmaktionsplanung

2. Analyse der Lärmsituation

2.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die kreisfreie Stadt Fürth liegt im mittelfränkischen Großraum und bildet mit den umgebenden Städten Erlangen, Nürnberg und Schwabach eine Metropolregion. Aktuell leben in Fürth 130.778 Einwohner (Juli 2019). Verteilt auf einer Stadtfläche von 63,35 km² entspricht dies über 2.000 Einwohnern/ km², womit Fürth nach BImSchG einen Ballungsraum darstellt^{3,4}.

Im Osten der Stadt Fürth verläuft die Bundesautobahn A 73 in Nord-Süd-Ausrichtung. Die Bundesstraße B 8 kommt wie die A 73 aus dem Südosten von Nürnberg, verläuft dann jedoch durch die Fürther Kernstadt in Richtung Westen. Die dritte wichtige Verkehrsader ist die Südwesttangente, welche aus Süden kommend bis zur Anbindung an die B 8 im Westen des Untersuchungsgebietes parallel zum Main-Donau-Kanal (bzw. Europakanal) geführt wird. Eine Übersichtskarte der Stadt ist in **Abbildung 1** enthalten.

Für Fürth speziell zu benennen ist die hohe Zahl an Pendlern: Insgesamt pendeln ca. 72.000 Personen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zwischen Fürth und den umgebenden Kreisen. Davon sind ca. 40.000 Personen Aus- und ca. 32.000 Personen Einpendler⁵. Ein großer, jedoch aktuell nicht genau bezifferter Anteil der daraus resultierenden Verkehrsströme wird mit dem Kfz zurückgelegt. Dies stellt die Stadt vor besondere verkehrliche Herausforderungen.

Fürth ist durch zwei Eisenbahn-Magistralen sowie eine weitere Strecke an das Regional- und Fernverkehrsnetz der Eisenbahn angebunden. Von Südosten aus Nürnberg kommend teilt sich die vorhandene Trasse im Hauptbahnhof der Stadt auf – Richtung Norden und Westen im Verlauf der Fernverkehrslinien München-Berlin und Passau-Kiel sowie nach Süden in Richtung Zirndorf.

Das ÖPNV-Angebot im Stadtverkehr beinhaltet die S-Bahn-Linie S 1, die U-Bahn-Linie U 1 sowie den städtischen und regionalen Omnibusverkehr der infra fürth GmbH im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg.

2.2 Umfang der Lärmkartierung

Die aktuelle Lärmkartierung des **Straßenverkehrslärms** vom LfU aus dem Jahr 2019 kann auf der Website vom „UmweltAtlas Bayern“ eingesehen werden⁶. Darin wurden Streckenabschnitte mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von über 8.200 Kfz/ Tag (Schwelle zur Kartierungspflicht) sowie ausgewählte weitere Straßen kartiert. Auf Basis der Kartierung sieht die

³ www.fuerth.de, Stand September 2019

⁴ vgl. § 47b (2) BImSchG

⁵ <https://statistik.arbeitsagentur.de/>; Abruf Dezember 2019

⁶ www.umweltatlas.bayern.de, Stand Februar 2020

Stadt Fürth nun eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für alle Straßen im Stadtgebiet abseits der Bundesautobahn vor.

Die Kartierung des **Schienenverkehrslärms** in Fürth beinhaltet die nach Norden und Westen verlaufenden Trassen der bereits genannten Fernverkehrslinien München-Berlin und Passau-Kiel. Der von Nürnberg kommende Abschnitt bündelt alle durchfahrenden Linien und wickelt insgesamt über 190.000 Zugbewegungen pro Jahr ab, davon über 41.000 im Güterverkehr. Etwa 66.000 davon führen ab Hauptbahnhof nach Norden und ca. 100.000 nach Westen. Von den verbleibenden Zugfahrten führen ca. 21.000 nach Süden in Richtung Zirndorf, weshalb für diese Strecke keine Kartierungspflicht besteht.

Die Zuständigkeit zur Kartierung und Aktionsplanung der Haupteisenbahnstrecken liegt seit dem 11. Gesetz zur Änderung des BImSchG beim Eisenbahn-Bundesamt. Seit Juni 2017 liegt die Lärmkartierung der dritten Runde vor und kann auf der Internetseite des EBA abgerufen werden⁷.

Überlagerungen verschiedener Lärmquellen

Da Lärmquellen unterschiedlich wahrgenommen werden, erfolgt deren Berechnung vorerst separat, obgleich sich die Geräusche am Immissionsort (berechnet für Fassaden/ Flächen) zu einem Geräuschpegel überlagern. Im nachfolgenden Bericht wird auf Mehrfachbelastungen darum nur verbal eingegangen.

2.3 Berechnung und Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung

Berechnungsgrößen

Zur umfassenden Beurteilung der vorhandenen Lärmsituation schreibt der Gesetzgeber in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) Berechnungsverfahren vor. Dies resultiert aus der Erkenntnis, dass Messungen in ausreichendem Umfang aus technischen und finanziellen Gründen nicht möglich sind. Gemessene Momentanwerte sind daher sachlich nicht mit den berechneten Durchschnittspegeln oder den gesetzlichen Grenz- bzw. Richtwerten gleichzusetzen.

Für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung werden gemäß der 34. BImSchV zwei Lärmindizes verwendet: Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (Day-Evening-Night) und der Nachtlärmindex L_{Night} . Bei den Größen L_{DEN} und L_{Night} handelt es sich um einen durchschnittlichen, mittels A-Bewertung beurteilten, äquivalenten Dauerschallpegel für einen einjähri-

⁷ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>, Stand Mai 2018

gen Beurteilungszeitraum. Die A-Bewertung passt die Messergebnisse von Schalldruckmessungen an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs an und wird durch das (A) hinter dB gekennzeichnet.

Die Ergebnisse der Berechnung werden gemäß der gültigen Berechnungsvorschriften (für den Straßenverkehr: VBUS⁸) in farbigen Rasterlärmkarten in Form von Isophonen (kartographische Darstellung der Linien mit identischen Pegelwerten) mit jeweils 5 dB(A) Abstufung dargestellt. Sie beruhen auf Berechnungen der Lärmindeizes im Raster von 10 x 10 m in 4 m Höhe und werden je Rasterpunkt ermittelt.

Neben dieser Flächenkarte wird ein zweiter Rechenlauf nach VBEB⁹ gestartet. Dieser berechnet für umlaufende Fassadenpunkte betroffener Gebäude die Lärmbelastung zur Ermittlung der lärm-belasteten Bewohner.

Kartierungsgrundlage des Straßenverkehrslärms

Die Schallberechnungen erfolgen generell in einem dreidimensionalen Stadt- bzw. Geländemodell. Dieses beinhaltet die Lage von Straßen (mit Neigungen), vorhandene Bebauung (Gebäude, Brücken, etc.) in Lage und Höhe sowie eventuelle Schallschutzeinrichtungen (Wände, Wälle).

Darüber hinaus gehen folgende verkehrliche Grundlagen in die Schallberechnungen ein:

- durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) und Anteil des Schwerverkehrs (SV, Fahrzeuge > 3,5 t) auf Basis von Verkehrserhebungen – bspw. die regelmäßigen Straßenverkehrszählungen (SVZ) sowie zusätzliche Zählungen, falls vorhanden – bei Überschreitung der Schwellenwerte (Pflicht) sowie bei Anmeldung durch die Gemeinde auch unterhalb der Schwellenwerte
- zulässige Höchstgeschwindigkeiten mit Berücksichtigung unterschiedlicher Vorgaben für den Ganztages- und Nachtzeitraum sowie gegebenenfalls gesonderter Regelungen für Lkw (bei verschiedenen richtungsbezogenen Beschränkungen gilt der höhere Wert)
- Straßenbreite und Art der Fahrbahnoberfläche in der erforderlichen Differenzierung gemäß den Vorgaben der einschlägigen Berechnungsvorschriften

Bereiche, in denen innerhalb des Fahrbahnquerschnittes unterschiedliche Materialien verwendet werden, sind in der Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie (34. BImSchV) nicht erfasst, ebenso wie Zuschläge für die erhöhte Störwirkung lichtsignalgeregelter Knotenpunkte.

⁸ VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006

⁹ Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09. Februar 2007, Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007

Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmkartierung bzw. der Lärmaktionsplanung werden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten. Es wird lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“¹⁰ abgestellt. Diese werden von mehreren Institutionen unterschiedlich benannt und bewertet, bspw. durch das Umweltbundesamt (UBA) sowie durch den Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (Umweltrat) im „Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr“¹¹. Das UBA empfiehlt als Auslöseschwelle zur Lärmaktionsplanung die Überschreitung eines 24-Stunden-Wertes ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$) und/oder Nachtwertes ($L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$) heranzuziehen, um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden¹². Der Umweltrat fügt als nächstniedrigere Schwelle Pegelwerte mit signifikanter Belästigung hinzu.

Die Werte der durchschnittlichen Dauerschallpegel in dB(A) sind nicht gleichzusetzen mit gemessenen Einzelpegeln in dB. Zur Verdeutlichung werden in folgender Tabelle einige Beispiele von Einzelereignissen gelistet. Diese können im realen Umfeld gemessen werden, jedoch nicht zur Beurteilung vorhandener Dauerschallpegel dienen.

Pegel	Beispiele von Lärmquellen
25 dB	Atemgeräusch aus 1 m Entfernung
35 dB	sehr leiser Zimmerventilator aus 1 m Entfernung
40 dB	Lern- und Konzentrationsstörungen möglich
45 dB	übliche Wohngeräusche, bspw. Radio/ sprechen im Hintergrund
55 dB	Zimmerlautstärke von Radio/ Fernseher aus 1 m Entfernung
65 dB	erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei ständiger Einwirkung
75 dB	vorbeifahrender durchschnittlicher Pkw in 7,5 m Entfernung (50 km/h)
85 dB	Motorkettensäge in 10 m Entfernung
90 dB	Hörschäden bei Einwirkdauer von 40 Stunden je Woche möglich
95 dB	Handkreissäge im Freien in 1 m Entfernung, lautes Schreien
120 dB	Gehörschäden auch bei Einzelereignissen möglich
130 dB	einschlagender Blitz aus 1 m Entfernung

Tabelle 2: Vergleich verschiedener Geräuschkulissen

¹⁰ § 47d (1) BImSchG

¹¹ Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr. Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, in: Deutscher Bundestag Drucksache 15/5900 vom 28.06.2005. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/15/059/1505900.pdf>.

¹² s. Internet-Themenseite „Lärmaktionsplanung“ des Umweltbundesamtes, Stand 11.01.18, Abruf: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung>

Als Einzelwert betrachtet ist unter obiger Auflistung lediglich der Blitzeinschlag gesundheitsschädlich. Für durchschnittliche Dauerschallpegel (in dB(A)) wurden jedoch bei deutlich geringeren Werten Auswirkungen auf die Gesundheit nachgewiesen. Außerdem beachten die Beispiele nicht die Störwirkung auf den Nachtschlaf.

Aus den genannten Erkenntnissen gingen die Empfehlungen des Umweltbundesamtes und des Umweltrates hervor. Die Ziele der Lärmaktionsplanung werden im Allgemeinen zeitlich unterteilt; in „kurzfristig“ zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigung über „mittelfristig“ zur Vermeidung stärkerer Belästigungen bis hin zur „langfristigen“ Vermeidung genereller Belästigungen durch Verkehrslärm. Die Minderung der Belastung der Bewohner in diesem Sinne geht dabei einher mit der Erhöhung der Attraktivität innerstädtischer Wohnlagen sowie einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung

Als Schwellenwert der Lärmaktionsplanung wurden in der Stadt Fürth zur Fokussierung auf den wichtigen Zeitraum des Nachtschlafs die Pegelgrenzen von $L_{\text{Night}} > 57 \text{ dB(A)}$ festgelegt.

2.4 Eingangsdaten der aktuellen Lärmkartierung

Die der Straßenlärmkartierung zugrundeliegenden Eingangsdaten sind in den **Abbildungen 2.1 bis 2.3** (Geschwindigkeiten, Verkehrsstärken, Fahrbahnbeläge) einzusehen.

Zugelassene Geschwindigkeiten

Die der Kartierung zugrundeliegenden zugelassenen Geschwindigkeiten sind in *Abbildung 2.1* dargestellt. Entlang des innerstädtischen Hauptverkehrsnetzes sind hauptsächlich 50 km/h zugelassen, auf anbaufreien Straßen in der Regel 70 bis 100 km/h. An wenigen kartierten innerstädtischen Abschnitten gelten 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit – in der Regel aus Gründen der Verkehrssicherheit.

An einigen Straßenzügen wurden in Umsetzung des gültigen Lärmaktionsplanes bereits geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten für den Nachtzeitraum angeordnet (dazu mehr in Kapitel 2.9.1). Diese gingen nicht mehr in die Kartierung 2017 ein.

Verkehrsstärken

Die Verkehrsbelegung ist eine der wichtigsten Eingangsgrößen der Lärmkartierung. Das flächen-deckende Vorhalten aktueller Belegungszahlen ist allerdings gerade in Ballungsräumen mit dichtem Straßennetz sehr schwierig.

Eine Möglichkeit ist die Heranziehung der systematischen, alle 5 Jahre durchgeführte Straßenverkehrs-zählung (SVZ) des Bundes und der Länder. Für diesen Durchgang der Lärmkartierung waren die Ergebnisse aus dem Jahr 2015 relevant. Allerdings sind in Fürth keine innerstädtischen Zählstellen vorhanden. Lediglich die Autobahn im Stadtgebiet, die B 8 südlich von Burgfarnbach und wenige Staatsstraßen außerhalb des Stadtgebietes wurden gezählt.

Deshalb wurden alternativ die Analyse-Verkehrsbelegungen des Verkehrsmodells „Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg“ (DIVAN) mit Analyse-Belegungsdaten für das Jahr 2017 herangezogen. Das Modell ist ein Gemeinschaftsprojekt der Bayerischen Straßenbauverwaltung und dem im Großraum Nürnberg – Fürth – Erlangen verantwortlichen „Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“ (VGN).

Eine Darstellung der in die Lärmkartierung eingegangenen Verkehrsmengen aus dem DIVAN ist in *Abbildung 2.2* vorgenommen worden.

Fahrbahnbelag

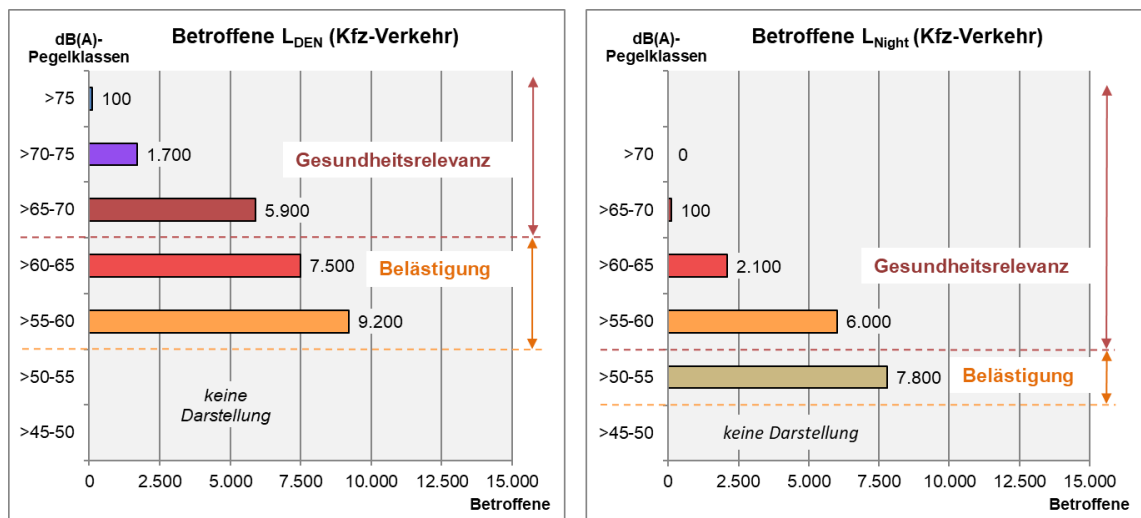
Die Fahrbahnoberflächen im Fürther Straßenhauptnetz sind im Regelfall in bituminöser Bauweise (Asphalt) ausgebildet und somit schalltechnisch als neutral einzuordnen. Die der Kartierung zugrundeliegenden Fahrbahnbeläge sind in *Abbildung 2.3* dargestellt.

Die akustisch häufig ungünstige Belagsart in Pflasterbauweise ist eher im Nebennetz zu finden, wobei ein Fokus auf dem Altstadtbereich liegt. Auch wenn dadurch vereinzelt Belästigungen auftreten können: Auf Straßen mit geringer Verkehrsbelegung (deutlich unter 8.000 Kfz/ Tag) und zugelassenen Geschwindigkeiten bis 30 km/h ist dies im Normalfall schalltechnisch unbedenklich. Aus Gründen des Denkmalschutzes und der Stadtbildgestaltung können ansprechende Pflasterbeläge darum beibehalten werden. Für besonders störendes ungeschnittenes Großpflaster kann im Falle einer ohnehin anstehenden Sanierung außerdem gegebenenfalls der Ersatz durch weniger lärmintensive Varianten (bspw. Kleinpflaster oder geschnittenes Pflaster) in Erwägung gezogen werden.

2.5 Ergebnisse der Lärmkartierung Straße

Die Pegelbänder der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen sind dem vorliegenden Bericht in **Abbildung 2.1** (Index L_{DEN}) und **Abbildung 2.2** (Index L_{Night}) beigefügt.

Die Anzahl der in den Wohngebäuden durch **Lärm betroffenen Einwohner** wurde in einem gesonderten Rechengang in der Lärmkartierung aus Einwohner-Anteil je Fassadenpunkt und anliegenden Schallisophonen nach VBE¹³ errechnet.



Grafik 2: Betroffenheiten des Straßenverkehrslärms im Ganztags- und Nachtindex auf Ganze 100 gerundet

Wie ersichtlich wird, sind nachts rechnerisch ca. 8.200 Einwohner potentiell gesundheitsgefährdenden Pegelwerten von $L_{Night} > 55$ dB(A) und ganztägig ca. 7.700 Einwohner potentiell gesundheitsgefährdenden Pegeln von $L_{DEN} > 65$ dB(A) ausgesetzt.

Getrennt davon sind in Fürth die Betroffenheiten der Bundesautobahnen zu betrachten. Im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplanes für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und Bundesautobahnen in Ballungsräumen werden für Fürth im potentiell gesundheitlich schädlichen Pegel-Bereich $L_{Night} > 55$ dB(A) insgesamt über 300 Betroffene gezählt. Ganztägig sind über 140 Personen im gesundheitlich bedenklichen Bereich von $L_{DEN} > 65$ dB(A) betroffen. Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zeichnet das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV)¹⁴.

¹³ Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09. Februar 2007, Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007

¹⁴ Lärmaktionsplanung - Für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen (Entwurf), Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, 11.12.2019

Die Ermittlung betroffener **Gebäude mit sensibler Nutzung** ist ebenfalls gesetzlich vorgeschrieben und erfolgt für die einzelnen Gebäude von Schulen (Grund-/ weiterführende Schulen) und von Krankenhäusern. Folgende Betroffenheiten sensibler Gebäude wurden in der aktuellen Kartierung ermittelt:

L_{DEN} in dB(A)	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55 bis 65	34	6
> 65 bis 75	9	0
> 75	0	0

Tabelle 3: vom Kfz-Lärm betroffene sensible Gebäude

Zu beachten ist, dass die vorgegebene Berechnungsmethode ausschließlich die Fassadenaußenpegel zur Bewertung heranzieht. Demnach liegen die Pegel innerhalb der Gebäude bei geschlossenen Fenstern unterhalb der hier dargestellten Werte, vor allem bei bereits durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen an den Gebäuden. Nichtsdestotrotz ist dies – besonders unter Beachtung geöffneter Fenster bei Nacht – der aktuell bestgeeignete Maßstab, die verschiedenen Betroffenheiten durch den Verkehrslärm zu quantifizieren.

2.6 Lärm- und Handlungsschwerpunkte Straße

Da vom aktuell gültigen Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2017 noch nicht viele Maßnahmen umgesetzt wurden, sind die damals ermittelten Lärmschwerpunkte dem Grunde nach beizubehalten. Ferner ist die Kartierung auf potentielle neue Lärmschwerpunkte und insbesondere die ehemals zurückgestellten vier Bereiche zu überprüfen.

Die Fassadenpegel von $L_{\text{Night}} > 57$ dB(A) sind in **Abbildung 3.3** dargestellt. Die aus den Karten abzuleitende Belastungssituation wird im Folgenden eingeordnet.

Im Rahmen der Bearbeitung bestätigte sich das Bild des LAP 2017, dass die Einbeziehung aller Straßenabschnitte mit überschrittenen Auslösewerten aktuell zu einer unüberschaubaren Anzahl zu betrachtender Schwerpunkte führt. Durch den Umweltausschuss der Stadt Fürth wurde deshalb eine weitere Differenzierung festgelegt. Demnach sind für solche Straßenabschnitte Maßnahmen zu überprüfen, entlang derer

- L_{Night} -Pegel > 57 dB(A) anliegen und
- mehr als 50 Personen von L_{Night} -Pegeln > 57 dB(A) betroffen sind.

Grafisch ist dies in **Abbildung 3.3** dargestellt worden: Agglomerationen von orangefarbenen Punkten stellen Fassadenpegel an Wohngebäuden von $L_{\text{Night}} > 57$ dB(A) dar, die roten und dunkelroten

Punkte zeigen nächtliche Pegel über 60 bzw. 65 dB(A) an. Die vertiefend zu betrachtenden Straßenzüge sind umrahmt und nummeriert. Die Nummerierung stellt keine „Wertung“ oder Dringlichkeit dar, sondern setzt die im LAP 2017 getroffene neutrale Nummerierung fort.

In der folgenden Tabelle werden die abgeleiteten Lärmschwerpunkte gelistet. Nähere Beschreibungen der Schwerpunkte in Form von Steckbriefen sind in **Anlage 4** enthalten, ergänzt um die zugehörigen Maßnahmen.

Lärmschwerpunkte			
Nr.	Straße	von	bis
1	Vacher Straße (Füs 1)	Am Altengraben	Obermichelbacher Straße
2	Stadelner Hauptstraße (St 2242)	Mannhof (südlich Mannhofer Straße)	südliches Bebauungsende
3	Fischerberg (FÜs 5)	Stadelner Hauptstraße	westliches Bebauungsende
4	Würzburger Straße (FÜs 2)	Bernbacher Straße	östliches Bebauungsende
5	Soldnerstraße	Würzburger Straße	Voltastraße
6	Hochstraße/ Würzburger Straße (B 8)	Pfeiferstraße	Cadolzburger Straße
7	Kapellenstraße (B 8)	D.-Bonhoeffer-Brücke	Würzburger Straße/ Flutbrücke
8	Kapellenstraße (B 8)	Erlanger Straße	Friedhofweg
9	Poppenreuther Straße/ Erlanger Straße (St 2242)	Laubenweg	Ulmenstraße
10	Hirschenstraße	Maxstraße	Rosenstraße
11	Theresienstraße/ Badstraße/ Weiherstraße	Schwabacher Straße St 2242	Ende Wohnbebauung Weiherstraße
12	Nürnberger Straße	Stadtgrenze	G.-Schickedanz-Straße
13	Hans-Böckler-Straße	Stadtgrenze	K.-Bröger-Straße
14	Schwabacher Straße	Südwesttangente	Bahnunterführung
15	Herrnstraße	Ritterstraße	Ludwigstraße
16	Ritterstraße/ Waldstraße	Bahnunterführung	Flößaustraße
17*	Königsstraße	Gustav-Schickedanz-Straße	Königsplatz
18*	Kaiserstraße	Dambacher Straße	Schwabacher Straße

Tabelle 4: Lärmschwerpunkte

* neuer Lärmschwerpunkt seit LAP 2017

Folgende Abschnitte gehören laut Kartierung ebenfalls zu den Schwerpunkten, zeigen aber Merkmale, welche für eine tatsächlich geringere Belastung sprechen. Die Merkmale sind

- fehlerhafte Eingangsdaten in die Kartierung, die zu einer „Überhöhung“ der kartierten Lärmbelastung geführt haben oder

- zwischenzeitliche Änderungen im Straßennetz, die voraussichtlich zu erheblichen Reduzierungen der Verkehrsbelegung und damit Lärmbelastung beigetragen haben.

Es sind nur Abschnitte zurückgestellt worden, in denen mit hoher Wahrscheinlichkeit deutlich niedrigere Belastungen als kartiert herrschen.

Zurückstellungen			
Nr.	Straße	von	bis
Z1	Hardstraße	Cadolzburger Straße	Lehmusstraße
	<i>Begründung der Zurückstellung:</i> als zulässige Höchstgeschwindigkeit wurden 50 km/ h kartiert, angeordnet sind jedoch 30 km/ h, die tatsächliche Lärmbelastung ist in der nächsten Lärmkartierung und LAP-Fortschreibung zu ermitteln		
Z2	Rosenstraße	Schlehenstraße	Hirschenstraße
	<i>Begründung der Zurückstellung:</i> als zulässige Höchstgeschwindigkeit wurden 50 km/ h kartiert, angeordnet sind jedoch 30 km/ h, die tatsächliche Lärmbelastung ist in der nächsten Lärmkartierung und LAP-Fortschreibung zu ermitteln		
Z3	Theaterstraße	Rosenstraße	Mathildenstraße
	<i>Begründung der Zurückstellung:</i> als zulässige Höchstgeschwindigkeit wurden 50 km/ h kartiert, angeordnet sind jedoch 30 km/ h, die tatsächliche Lärmbelastung ist in der nächsten Lärmkartierung und LAP-Fortschreibung zu ermitteln		
Z4	Fronmüllerstraße	Leyher Straße	Stadtgrenze
	<i>Begründung der Zurückstellung:</i> potentielle Verkehrsverlagerungen nach Fertigstellung der Höfener Spange gingen nicht mehr in die Kartierung ein – dies ist in der nächsten Kartierung sowie LAP-Fortschreibung zu beachten bzw. zu evaluieren		

Tabelle 5: Lärmschwerpunkte, die aufgrund oben genannter Gründe vorläufig entfallen (vorangestelltes „Z“ steht für „zurückgestellt“)

Die Straßenabschnitte mit wahrscheinlich geringerer Lärmbelastung sollen in der vorliegenden Stufe nicht zu den zu betrachtenden Lärmschwerpunkten gezählt werden. Die Abschnitte sind nach dem 2022 anstehenden nächsten Kartierungsdurchgang hinsichtlich der tatsächlichen Lärmbelastung erneut zu betrachten und bei Erfordernis in der darauffolgenden Fortschreibung der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen.

Generell muss die sich alle 5 Jahre wiederholende Lärmkartierung und die darauf aufbauende Lärmaktionsplanung als Prozess verstanden werden, welcher die Reduzierung der Lärmbelastung an den jeweiligen Schwerpunkten schrittweise verfolgt und dabei auch derzeit eher nachrangige Belastungssituationen beinhaltet.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes entlang der Autobahn ist per Gesetz die Regierung von Oberfranken zuständig. Hot-Spots, die überwiegend von Lärm ausgehend von der A 73 betroffen sind, werden darum nicht betrachtet.

2.7 Anmerkungen zur weiteren Infrastruktur

Die Pflicht zur Kartierung besteht bei der Überschreitung von Verkehrsmengen-Schwellenwerten (3 Mio. Kfz/ Jahr). Die tatsächlichen Lärmemissionen hängen von weiteren Einflussfaktoren ab. So können sich Bewohner u.a. ebenso durch sanierungsbedürftige Straßen, hohes Lieferverkehrs-Aufkommen oder Kopfsteinpflaster stark gestört fühlen. Ein Anspruch auf Lärmschutz lässt sich daraus jedoch nicht automatisch ableiten.

Pflasterstraßen im Nebennetz

Die Fahrbahnoberflächen im Fürther Straßenhauptnetz sind im Regelfall in bituminöser Bauweise ausgebildet und somit als schalltechnisch eher „leise“ einzuordnen. Die akustisch sehr ungünstige Belagsart in Groß- oder Kleinpflasterbauweise ist eher im Nebennetz zu finden, hauptsächlich im Alt- und Innenstadtbereich. Auch wenn diese Beläge höhere Abrollgeräusche verursachen als Asphaltfahrbahnen, so sind sie im Sinne der stadtbildprägenden Gestaltung ein übliches Mittel, um Stadträume optisch ansprechend hervorzuheben. In der Altstadt und in Wohngebieten ist die zulässige Geschwindigkeit außerdem im Regelfall auf Tempo 30/ Tempo 20 eingeschränkt oder sogar als „verkehrsberuhigter Bereich“ beschildert.

Beschädigte Fahrbahndecken

Die Qualität der Fahrbahnoberfläche hat erheblichen Einfluss auf die realen Lärmemissionen. Das kartierte Straßenhauptnetz befindet sich größtenteils in einem guten bis akzeptablen Zustand. Die bestmögliche Instandhaltung des Straßennetzes wird bereits als Daueraufgabe durch die Stadt wahrgenommen und durch sukzessive Sanierungsmaßnahmen ausgefüllt.



Foto: Fahrbahnschäden am Knotenpunkt Ritterstraße/ Karolinenstraße

Reale Fahrgeschwindigkeiten

Da der Kartierung nur die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten zugrunde liegen, spielt deren Einhaltung ebenfalls eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Aktuell liegen keine Erkenntnisse zu den durchschnittlichen Geschwindigkeiten an den Lärmbrennpunkten vor. Sofern sich Hinweise

auf häufige Geschwindigkeitsübertretungen verdichten, sind die entsprechenden Straßenzüge auf Maßnahmen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen zu untersuchen.

Situation des nichtmotorisierten Verkehrs

Durch die Förderung nichtmotorisierter Verkehrsmittel und des ÖPNV kann die flächenhafte Reduzierung des MIV vorangetrieben und somit langfristig ein Beitrag zur Lärminderung geleistet werden. Da die Infrastrukturentwicklung nicht Bestandteil des LAP ist, sei an dieser Stelle auf weitere Planungen (v.a. Radkonzeption und Verkehrsentwicklungsplan) hingewiesen.

Die Förderung der Fußgänger, v.a. durch attraktive Gehwege und geeignete Querungsmöglichkeiten an stark befahrenen Straßen oder im Umfeld von Schulen, wird bereits wahrgenommen. Nicht zu vernachlässigen sind dabei Straßen, in denen Kfz durch Gehweg-Parken (regelwidrig/-konform) den Raum für Fußgänger zusätzlich einengen.

Für den Radverkehr wurden in der Vergangenheit bereits einige Anlagen errichtet bzw. angeordnet – bspw. Radwege oder Radfahrstreifen, auch entgegengesetzt zu Einbahnstraßen. Entlang vieler Achsen bestehen jedoch weiterhin unzureichende oder unklare Führungsformen, die mitunter unsicher oder unattraktiv auf potentielle Nutzer wirken.



Foto: durchgehend regelwidrig beparkter Gehweg, Marienstraße



Foto: schmale Markierung suggeriert scheinbare Benutzungspflicht für Radler, Herrnstraße

Öffentlicher Personennahverkehr

Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verursachen nicht a priori geringere Lärmemissionen als Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Durch die Fahrt eines ÖPNV-Fahrzeuges kann jedoch eine Vielzahl an Fahrten mit dem MIV kompensiert werden. Bei einem ähnlichen Stand der Technik ist darum im ÖPNV von einer geringeren Lärmemission je Nutzer auszugehen als im MIV.

Die Taktungen im öffentlichen Personennahverkehr in Fürth sind größtenteils als üblich zu bezeichnen – werktags besteht auf vielen Buslinien ein 20 Minuten-Takt. Dies ist jedoch aus Nutzersicht

nicht immer attraktiv und somit weiter ausbaufähig, ebenso wie eine Vielzahl nicht bzw. nicht komplett barrierefreier Haltestellen. Die verminderte Attraktivität wirkt sich potentiell gesamtstädtisch aus. Auch die Bahnhofsanlagen sind in Fürth nur bedingt attraktiv sowie teilweise nicht barrierefrei. Die Zuständigkeit liegt hier jedoch bei der DB Netz AG.



Foto: nicht barrierefreie, durch teils unebene Betonplatten besonders lärmemittierende Haltestelle, Erlanger Straße



Foto: nicht barrierefreier Bahnsteig, Fürth (Bay) Hauptbahnhof, zuständig ist die DB Netz AG

Die o.g. Handlungsbereiche sind insbesondere in der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (siehe Kapitel 3.1) einzubeziehen und auf geeignete Maßnahmen zu prüfen.

2.8 Weitere Lärmquellen

2.8.1 Lärmkartierung des Eisenbahnverkehrs

Entsprechend § 47d (1) BImSchG müssen auch Bundesschienenwege kartiert werden. Seit 2012 betrifft dies alle Haupteisenbahnstrecken ab 30.000 Zugbewegungen pro Jahr. Für die Kartierung und Aktionsplanung bezüglich des Eisenbahnlärms zeichnet gemäß § 47e (3) BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA) verantwortlich. Dennoch soll nachfolgend kurz auf die Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr eingegangen werden.

Die aktuelle **Lärmkartierung von 2017** kann online über die Website des EBA eingesehen werden¹⁵. Für die Stadt Fürth als Ballungsraum wurden in der Kartierung folgende Zahlen betroffener Einwohner und sensibler Gebäude (Schulgebäude und Krankenhaus-Gebäude) ermittelt:

¹⁵ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>, Stand Oktober 2019

Einwohner			sensible Gebäude (L _{DEN})		
Pegel in dB(A)	L _{DEN}	L _{Night}	Pegel in dB(A)	Schulen	Krankenhäuser
> 50 bis 55	-	13.350	-		
> 55 bis 60	15.890	5.630	> 55 bis 65	37	0
> 60 bis 65	6.940	2.080			
> 65 bis 70	2.430	770	> 65 bis 75	6	0
> 70 bis 75	1.000	300			
> 75	440		> 75	1	0

Tabelle 6: von Eisenbahnlärm betroffene Einwohner und sensible Gebäude

Im potentiell gesundheitsgefährdenden Bereich sind in Summe weniger Einwohner vom Eisenbahnlärm betroffen als vom Kfz-Verkehr. Jedoch gibt es in den hohen Pegelbereichen (nachts > 65 dB(A), ganztags (> 75 dB(A)) mehr Betroffene. Außerdem ist zu beachten, dass Eisenbahnverkehr – und im Speziellen Güterzüge – subjektiv teilweise störender wirken als Straßenverkehrslärm. Das gilt insbesondere nachts und liegt hauptsächlich daran, dass vorbeifahrende Züge meist als Einzelereignis wahrnehmbar sind – im Gegensatz zum Kfz-Verkehr, der eher ein Hintergrundrauschen darstellt.



Foto: Hauptbahnhof Fürth und vom Eisenbahnlärm direkt betroffene Wohngebäude

Überschneidungsbereiche mit dem Straßenverkehrslärm

Einige der Schwerpunktbereiche des Straßenverkehrslärms sind auch von Eisenbahnlärm hoher Pegelklassen (L_{Night} > 55 dB(A)) betroffen:

Lärmschwerpunkt-Abschnitte mit zusätzlichen Eisenbahnlärm-Betroffenheiten			
Nr.	Straße	von	bis
4	Würzburger Straße (FÜs 2)	Bernbacher Straße	östliches Bebauungsende
6	Hochstraße/ Würzburger Straße (B 8)	Pfeiferstraße	Cadolzburger Straße
10	Hirschenstraße	Maxstraße	Mathildenstraße
11	Badstraße/ Theresienstraße	Denglerstraße	Schwabacher Straße
12	Nürnberger Straße	Stadtgrenze	G.-Schickedanz-Straße
14	Schwabacher Straße	Herrnstraße	Bahnunterführung
15	Herrnstraße	Ritterstraße	Ludwigstraße
16	Ritterstraße/ Waldstraße	Bahnunterführung	Flößaustraße
17	Königsstraße	Gustav-Schickedanz-Straße	Friedrichstraße
18	Kaiserstraße	Dambacher Straße	Neumannstraße

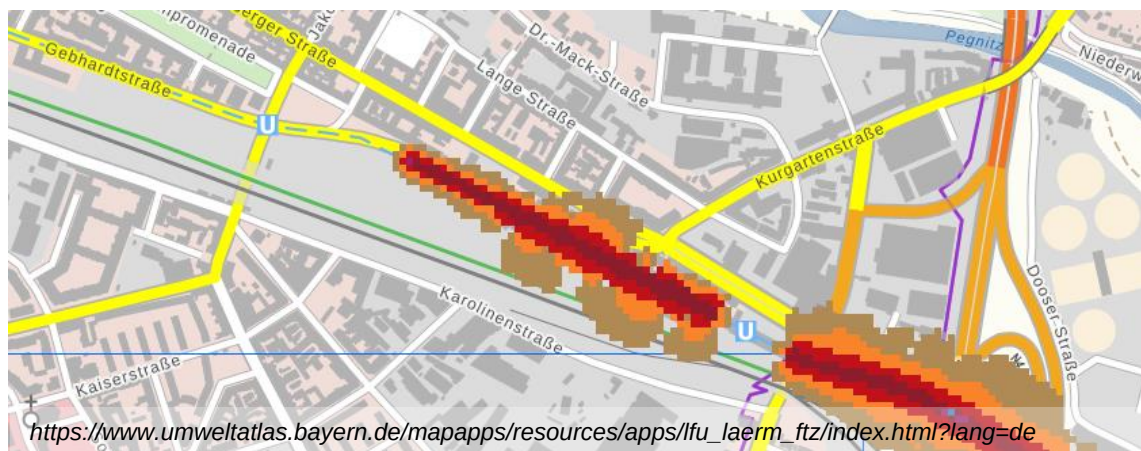
Tabelle 7: Lärmschwerpunkt-Abschnitte mit zusätzlichen Eisenbahnlärm-Betroffenheiten

2.8.2 Lärmkartierung der U-Bahn

Da die Stadt Fürth Teil eines Ballungsraumes ist, besteht die grundsätzliche Verpflichtung, auch die Schallemissionen des städtischen Schienenverkehrs zu kartieren und bei Betroffenheiten entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

In Fürth betrifft dies einen kurzen oberirdischen U-Bahn-Abschnitt der Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) zwischen den Haltestellen „Stadtgrenze“ und „Jakobinenstraße“. Die Betroffenen-zahlen fallen im Vergleich zum sonstigen Verkehr entsprechend gering aus:

- $L_{Night} > 55$ bis 60 dB(A): 100 Einwohner



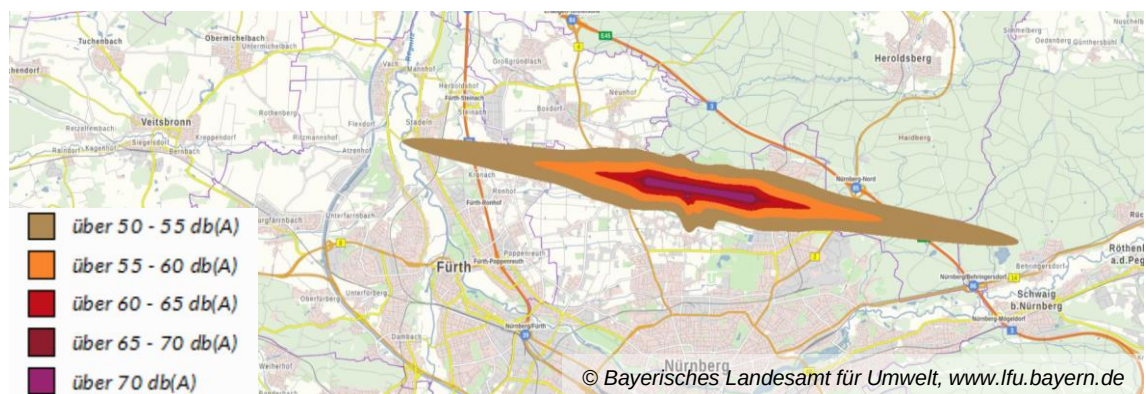
Grafik 3: Kartierung der U-Bahn in Fürth

Der Wert wurde in der Lärmkartierung des LfU auf volle 100 gerundet. Abseits des Nachtzeitraumes bestehen laut Kartierung keine Betroffenheiten oberhalb der Auslösewerte. Dies schließt weitere Belästigungen nicht aus, verdeutlicht jedoch auch den relativ geringen Einfluss der U-Bahn im Vergleich zu Kfz-, Eisenbahn- und Flugverkehr.

2.8.3 Fluglärm

Auch der vom Flugbetrieb ausgehende Lärm ist gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie für Großflughäfen (per Definition mehr als 50.000 Starts bzw. Landungen pro Jahr) zu betrachten. Der östlich von Fürth gelegene „Albrecht Dürer Airport Nürnberg“ fällt mit etwa 66.000 Flugbewegungen (Stand 2018)¹⁶ in diese Kategorie.

Gemäß Kartierung wirkt sich der Flugbetrieb aufgrund von Lage und Ausrichtung der Start- und Landebahn nachts auf Fürth in den Ortsteilen Sack, Braunsbach, Bislohe und Stadeln (L_{Night} 50 – 55 dB(A)) aus. Der in der Kartierung dargestellte L_{DEN} -Bereich dehnt sich noch weiter aus, liegt in Fürth aber ebenfalls unter der Schwelle zur potentiellen Gesundheitsgefährdung.



Grafik 4: Kartierung L_{Night} -Pegel des Nürnberger Flughafens

Die im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb auftretenden Lärmprobleme sind aufgrund der gesetzlichen Vorgaben von der Regierung Mittelfrankens im Zuge der Lärmaktionsplanung zu behandeln. Krankenhausgebäude sind rechnerisch nicht von bedenklichen Pegelwerten betroffen.

¹⁶ <https://www.airport-nuernberg.de/zahlen-fakten>, Stand Dezember 2019

Betroffene Einwohner			Betroffene Schulgebäude	
Pegel in dB(A)	L _{DEN}	L _{Night}	Pegel in dB(A)	Anzahl (L _{DEN})
> 50 bis 55	5.000	2.900	-	
> 55 bis 60	1.200	0	> 55 bis 65	6
> 60 bis 65	0	0		
> 65 bis 70	0	0	> 65 bis 75	0
> 70 bis 75	0	0		
> 75	0		> 75	0

Tabelle 8: von Fluglärm betroffene Einwohner und Schulgebäude

2.8.4 Gewerbe- und Industrielärm

Gewerbliche Lärmquellen stellen meist spezifische Fälle dar, die in der Regel bei Notwendigkeit bzw. zur Kenntnis gelangten Problemen durch die Verwaltung gesondert zu betrachten sind. In den gegebenen Vorschriften – im Bereich Industrie- und Gewerbelärm maßgeblich die „TA Lärm“¹⁷ – wird die Zulässigkeit von Lärmemissionen geregelt.

Der Industrie- und Gewerbelärm wird separat nach der "Vorläufigen Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe" (VBUI) kartiert. Der berechnete Industrie- und Gewerbelärm berücksichtigt Anlagen, welche erheblichen Umgebungslärm verursachen und unter die IED-Richtlinie¹⁸ fallen. Dies betrifft für Fürth insgesamt 7 Einrichtungen, von denen eine im Süden in direkter Nähe auf Nürnberger Flur liegt. Einzusehen sind sie auf der Website zum „UmweltAtlas“ des Freistaates Bayern¹⁹.

Die aktuelle Kartierung des Industrie- und Gewerbelärms ergibt rechnerisch keine Betroffenheiten in Fürth. Darum ist eine weitere Aufschlüsselung der Lärmbelastung nicht erforderlich.

2.8.5 Sport- und Freizeitlärm

Für Sport- und Freizeitlärm – also Lärmemissionen, die durch die Nutzung von entsprechenden Anlagen entstehen – existieren ebenfalls rechtliche Regelungen. Dabei ist zu differenzieren, aus welcher Quelle der Lärm tatsächlich stammt. Für Sportstätten ist in der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) geregelt, welche Immissionsrichtwerte zu welchen Zeiten auf die umgebenden Gebäude einwirken dürfen. Kinderspielflächen, die die Wohnnutzung im betroffenen

¹⁷ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) Vom 26. August 1998

¹⁸ Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)

¹⁹ https://www.umweltatlas.bayern.de/mapapps/resources/apps/lfu_laerm_ftz/index.html?lang=de, Stand Dezember 2019

Gebiet ergänzen, fallen nicht unter den Begriff des Freizeitlärms und sind i.d.R. zu tolerieren. Weiterer Freizeitlärm wird im Regelfall unter Nutzung der Vorgaben der Freizeitlärmrichtlinie der „Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz“ (LAI) beurteilt.

2.9 Bisherige Lärmaktionsplanung und weiterer Lärmschutz

2.9.1 Lärmaktionsplan 2017

Der erste Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2017 behandelte die Hauptverkehrsstraßen in Zuständigkeit der Stadt Fürth und wies bereits für eine Reihe stark belasteter Straßenabschnitte Maßnahmen aus. Als Auslösewerte wurden $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ gewählt, um eine unüberschaubare Anzahl zu behandelnder Straßenabschnitte zu vermeiden. Der LAP 2017 enthält folgende Prüfaufträge:

- Auflage eines Förderprogramms für den Einbau von Lärmschutzfenstern
- Schwerpunkt-bezogene Maßnahmen, darunter
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (ggf. als Prüfauftrag und/oder Verkehrsversuch, ganztägig oder nachts)
 - Fahrbahn-Instandsetzung/ Straßenausbau
 - ggf. Einbau lärmindernder Beläge
 - Einordnung von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen/ Schutzstreifen)
 - Prüfung von Verlagerungseffekten geplanter Umfahrungsstrecken
 - Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr
- gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen
 - Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten in Verkehrs- und Stadtplanung
 - Erhalt und Sanierung von Infrastruktur
 - Forcierung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten
 - Optimierung der Datenerhebung, -bereitstellung und -aufbereitung für die Lärmkartierung/ -aktionsplanung
- Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete

Die Fürther Bürgerinnen und Bürger wurden durch eine Offenlage im 4. Quartal 2016 sowie eine parallele Informationsveranstaltung – beide mit Möglichkeit der Stellungnahme – umfassend beteiligt.

Seit Beschluss des Lärmaktionsplanes wurden folgende lärmindernde Maßnahmen durch die Fachämter umgesetzt:

- Anordnung Tempo 30; Vacher Straße zwischen Obermichelbacher Straße und Hausnr. 385 (Lärmschwerpunkt 1)
- Anordnung Tempo 30; Würzburger Straße zwischen Geißäckerstraße und Bernbacher Straße (Lärmschwerpunkt 4)

- Einbau von lärmminderndem Asphalt; Karolinenstraße zwischen Schwabacher Straße und Karlstraße (kein Lärmschwerpunkt)
- Einbau von lärmminderndem Asphalt; Bernbacher Straße ab Hausnr. 89 bis Höhe Sportplatz (Lärmschwerpunkt Z2 im LAP 2017)

Die bereits umgesetzten Lärmschutz-Maßnahmen des LAP 2017 sind in **Abbildung 4**, die ruhigen Gebiete in **Abbildung 5** dargestellt.

2.9.2 Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Die **Lärmvorsorge** betrifft Straßenbaumaßnahmen, die zu einer „wesentlichen Änderung“ der öffentlichen Straßen führen – hauptsächlich also Straßenneubau oder -ausbau mit einer Kapazitätserhöhung für Kfz und dadurch erhöhte zusätzliche Lärmbelastung. Potentielle Rechtsansprüche leiten sich maßgeblich aus der 16. BImSchV²⁰ in Verbindung mit § 43 BImSchG ab.

Im Rahmen des bisherigen Ausbaus der Bundesautobahn und Bundesstraßen sowie der Umsetzung der Südwesttangente wurden vorhandene Ansprüche auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge bereits abgegolten. Hier besteht also kein weiterer Anspruch auf Lärmschutz. Im Bundesverkehrswegeplan, im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern sowie durch die Stadt Fürth werden aktuell keine Maßnahmen vorgesehen, in deren Umsetzung potentiell Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Die Lärmsanierung an Straßen ist eine freiwillige Leistung, welche durch Baulastträger erbracht werden kann und nicht im BImSchG geregelt wird. Als Orientierung sind in einem solchen Angebot jedoch die Werte aus der 16. BImSchV sowie der Lärmschutz-Richtlinien-StV zu verwenden, welche gleichzeitig die Grenzwerte für einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung darstellen^{21/22}. Das Angebot der Lärmsanierung wird aktuell ermöglicht:

- an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes²³
- an Staatsstraßen in der Baulast des Freistaates Bayern²⁴

Da die Lärmsanierung eine freiwillige Leistung darstellt, besteht darauf grundsätzlich kein Rechtsanspruch. An Straßen abseits der Baulast von Bund und Freistaat – also auch an allen Straßen in Baulast der Stadt Fürth – greifen die genannten Programme nicht.

²⁰ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)

²¹ VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13 –, juris

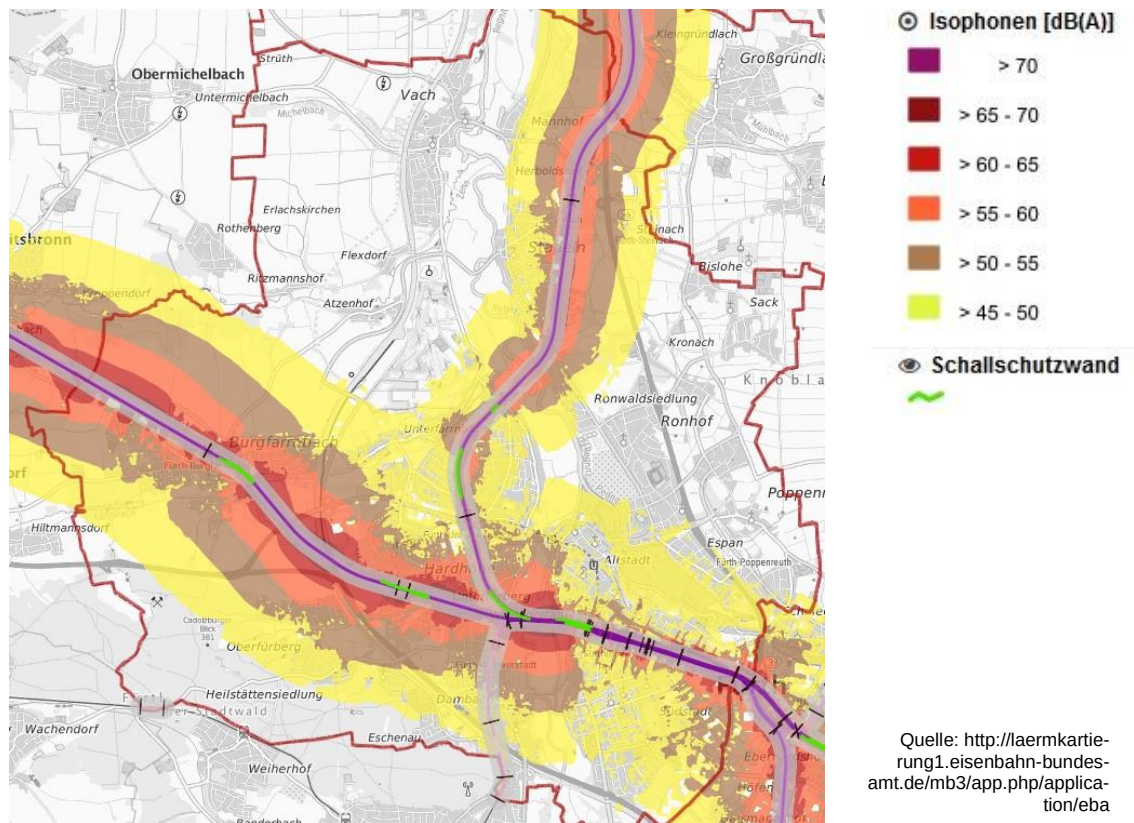
²² BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011 – 3 C 40/10 –, juris

²³ www.bmvi.de, Stand Dezember 2019

²⁴ Broschüre „Schall – erfreulich und schädlich zugleich“, Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU), 2017

2.9.3 Lärmaktionsplan Eisenbahn 2018

Der aktuelle Lärmaktionsplan des EBA kann auf dessen Website abgerufen werden²⁵. Der Großteil der Maßnahmen im Fürther Stadtgebiet – Schallschutzwände und passiver Schallschutz an Wohngebäuden – wurde bereits abgeschlossen. Im Bereich der Ortsteile Stadeln und Herboldshof ist laut LAP des EBA noch eine Lärmschutzwand von 1,1 km Länge geplant.



Grafik 5: L_{Night} -Karte mit Schallschutzwänden (Eisenbahn-Lärm)

Aus dem „Konzernziel Lärminderung“ der DB AG, welches ausgehend vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2020 den Schienenverkehrslärm um 10 dB(A) verringern soll, wurden einige Maßnahmen für das Bundesgebiet bereits komplett oder größtenteils umgesetzt, allen voran die Umrüstung der Güterwagen mit leiseren Bremsbelägen. Außerdem werden laute Güterzüge ab Fahrplanwechsel 2020/ 2021 durch die Bundesregierung verboten²⁶.

²⁵ <https://www.eba.bund.de>, Stand März 2020

²⁶ vgl. § 3 Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG)

3. Planwerke mit Effekt auf die Lärmaktionsplanung

3.1 Konzeptionen mit Verkehrs-Bezug

Luftreinhalteplan

Der gültige Luftreinhalteplan umfasst den Städteverbund Nürnberg-Erlangen-Fürth und wurde im Jahr 2004 verabschiedet. Er enthielt im Fürther Stadtgebiet mehrere mögliche, jedoch keine verbindlichen Maßnahmen-Vorschläge.

Aufgrund der Einhaltung sämtlicher Grenzwerte in der darauffolgenden Schadstoffberechnung in Fürth erfolgte im Anschluss keine erneute Aufstellung eines Luftreinhalteplanes zum gesamten Ballungsraum. Im Jahr 2019 erfolgten freiwillige Berechnungen an drei potentiell stark betroffenen Stellen im Straßennetz (Erlanger Straße, Schwabacher Straße, Hochstraße). Für die Erlanger Straße wurden dabei erhöhte Schadstoffwerte ermittelt. Auf Grundlage der Berechnungsergebnisse wurden vier mobile Messstationen (Passivsampler) aufgestellt. Aktuell wird der Luftreinhalteplan fortgeschrieben, geplanter Abschluss ist noch 2020.

Verkehrsentwicklungsplan (in Bearbeitung)

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) formuliert wichtige Ziele und Maßnahmen zur verkehrlichen Entwicklung einer Stadt über einen längeren Zeitraum (i.d.R. 15 bis 20 Jahre). Die Stadt Fürth verfügt derzeit über kein aktuelles Planungsdokument, verfolgt jedoch dessen Erstellung. Dazu wurden bereits nachstehende Schritte abgeschlossen:

- Erhebung wichtiger Mobilitäts-Kennwerte und weiterer Informationen, insbesondere durch Umfragen und Verkehrszählungen
- Unterstützung bei der Erstellung eines regionalen Verkehrsmodells
- Beschluss eines Beteiligungskonzeptes für die Öffentlichkeit und interessierte Personen
- weitere Umsetzung des Beteiligungskonzeptes, insbesondere Gründung eines Beratungskreises Verkehrsentwicklungsplan (BK VEP)

Bis 2023 stehen als nächstes folgende Schritte an:

- Festlegung der Annahmen für den Prognose-Zeitpunkt (Siedlungs- und Verkehrsentwicklung)
- Definition verkehrlicher Leitlinien und Zielvorstellungen
- Analyse und Bewertung des Zustands anhand der Leitlinien und Zielvorstellungen zwecks Feststellung von Mängeln und Handlungsbedarfen
- Entwicklung von Handlungskonzepten bzw. Maßnahmen für die identifizierten Mängel
- Abschätzung der Auswirkungen dieser Handlungskonzepte bzw. Maßnahmen
- Bewertung dieser Auswirkungen an Hand der verkehrlichen Leitlinien und Zielvorstellungen

- Auswahl und Zusammenstellung der vorteilhaftesten Handlungskonzepte, Maßnahmen und Optionen

Aktuelle Informationen zum VEP können auf der Website der Stadt abgerufen werden²⁷.

Nahverkehrsplan (2018)

Der Nahverkehrsplan mit Stand vom April 2018 wurde ausgerichtet an den Zielen und Leitlinien für den ÖPNV des Freistaates Bayern und weiteren übergeordneten Planungen. Formuliert werden u.a. Ziele zur Grundversorgung der Mobilität durch den ÖPNV, die vorrangige Finanzierung des innerstädtischen ÖPNV gegenüber dem MIV, die Sicherstellung attraktiver Anbindungsqualitäten und barrierefreier Anlagen sowie die Möglichkeit zur Multimodalität. Im Nahverkehrsplan als Maßnahmen enthalten sind Erweiterungen mehrerer Linien und zusätzlicher Haltestellen. Ferner wird eine Reihe von Prüfaufträgen künftiger Entwicklungsmöglichkeiten formuliert.

Radverkehrskonzept (seit 2015)

Ein umfassendes und dezidiertes Konzept-Papier zur Radverkehrsplanung in Fürth existiert noch nicht. Im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes wird jedoch ein Radverkehrskonzept erstellt, das neben weichen Maßnahmen insbesondere die systematische, auf Strukturdaten basierte, Herleitung eines hierarchisierten Zielnetzes enthält. Das beschlossene Arbeits- und Mittelverwendungsprogramm (März 2015) wird in die Konzepterstellung integriert.

Beispielhaft können folgende vor kurzem umgesetzte sowie in Umsetzung befindliche Maßnahmen benannt werden²⁸:

- Bau einer Geh- und Radwegbrücke über die Regnitz zwischen den Stadtteilen Stadeln und Eigenes Heim (September 2019 bis vrs. Herbst 2020)
- sukzessive Errichtung attraktiver Rad-Abstellanlagen (bis 2025 ca. 2.000 Fahrradständer)
- Anordnung und Umsetzung einer Fahrradstraße in der Dambacher Straße (Oktober 2019)
- die Festlegung zu künftigen Fahrradstraßen (Februar 2019)
- finanzielle Förderung beim Kauf eines Lastenfahrrades (privater und gewerblicher Zweck)

²⁷ www.fuerth.de

²⁸ ebenda

3.2 Konzeptionen zur Stadtentwicklung

Im Kontext der Stadtentwicklungsplanung in Fürth besteht kein in sich geschlossenes Konzept zum Thema Lärminderung im Stadtgebiet. Dennoch ist der Lärmschutz ein wichtiger Aspekt nahezu aller räumlicher Planungen. Die Stadt verfolgt zahlreiche wichtige Ansätze, die sowohl kurz- als auch langfristig zum Lärmschutz beitragen können. Beispielhaft sind folgende aktuelle zu benennen²⁹:

- Innen- vor Außenentwicklung (also Verdichtung der Stadt vor einer Ausbreitung in der Fläche), u.a. durch verschiedene Förderungsmöglichkeiten der Gebäudesanierung sowie des Wohnungsbaus durch Aufstocken von Gebäuden und Füllen baulicher Lücken
- gezielte Innenstadtentwicklung, bspw. durch Ideenwettbewerbe zur Attraktivierung wichtiger öffentlicher Bereiche (aktuell zum Bahnhofplatz und zum Bereich um die alte Feuerwache) sowie Verkehrsberuhigung bzw. Umwandlung in Fußgängerzonen bei neugestalteten Plätzen und Straßen
- Zielformulierung, zur Klimaschutzstadt zu werden sowie Entwicklung eines entsprechenden Konzeptes mit Gültigkeit von 2020 bis 2030

Die Entwicklung der Innenstadt fördert die Ermöglichung kurzer Wege und somit eine geringere Nutzung motorisierter Verkehrsmittel. Die Schließung von Baulücken an stark befahrenen Straßen trägt direkt zur Lärminderung in Innen- und Hinterhöfen bei. Ferner müssen neu errichtete Wohnhäuser an Straßen ohnehin mit ausreichenden schalldämmenden Elementen ausgerüstet sein.



Foto: zu schließende Baulücke, Schwabacher Straße

²⁹ www.fuerth.de

4. Fazit zur Analyse

Die Stadt Fürth weist eine Vielzahl Betroffener durch den Verkehrslärm aus. Die beiden dominierenden Lärmemittenten sind die Eisenbahn (L_{Night} -Pegel > 55 dB(A) mit 8.700 Betroffenen) und der Kfz-Verkehr (L_{Night} -Pegel > 55 dB(A) mit 8.200 Betroffenen, ohne Autobahnlärm).

Die Betroffenenzahlen von Kfz-Verkehrslärm und Eisenbahnlärm fallen rechnerisch ähnlich aus. Für die Kartierung und Aktionsplanung des Eisenbahnlärms ist jedoch das Eisenbahn-Bundesamt zuständig, sodass seitens der Stadt Fürth nur geringer Handlungsspielraum besteht.

Der fortzuschreibende Lärmaktionsplan fokussiert auf verkehrlich bedeutsame Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sowie ausgewählte Kommunalstraßen. An den kartierten Straßenabschnitten wurden vorrangige Lärmschwerpunkte mit einer hohen Anzahl Betroffener von L_{Night} -Pegeln > 57 dB(A) ermittelt. Die Schwerpunkte des LAP 2017 wurden direkt in die aktuelle Fortschreibung übernommen, da aufgrund des kurzen Zeitraumes seit Beschluss nur wenige Maßnahmen umgesetzt werden konnten.

Abseits der Kartierung wurde auch das weitere Verkehrsnetz der Stadt analysiert. An einigen Straßen gibt es gepflasterte Abschnitte bzw. Bereiche, die für zusätzliche Lärmemissionen sorgen. Auch besteht im Umweltverbund weiterhin Handlungsbedarf, insbesondere zur Förderung von Radverkehr (Qualität/ Quantität von Radführung und Abstellanlagen) und ÖPNV (barrierefreie Haltestellen, attraktive Linienbus-Takte).

Positiv hervorzuheben ist eine Vielzahl aktueller Maßnahmen und Strategien der Stadt, u.a. verbunden mit einer zunehmenden Förderung des Umweltverbundes mit Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr. Dazu tragen der in Erstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan sowie die bereits beschlossenen Planwerke zum Nahverkehr (2018) und Radverkehr (2015) bei. Der vorhandene Handlungsbedarf wird also durch die Stadt wahrgenommen und sukzessive angegangen.

Zur Stadtentwicklung existiert zwar kein geschlossenes Konzeptpapier, wichtige Ansätze zur Vermeidung von Kfz-Verkehr sowie zur Minderung der damit verbundenen Lärmemissionen (teils direkt, teils indirekt) werden jedoch verfolgt. Beispielhaft zu benennen sind die gezielte Innenentwicklung und der Vorsatz, Klimaschutzstadt zu werden.

Die Aufstellung eines aktuellen, differenzierten Maßnahmenplanes für den Straßenverkehr der Stadt Fürth zielt auf Basis der Analyse weiterhin vorrangig auf die Verringerung der Betroffenheiten an den Lärmschwerpunkten. Ferner ist der LAP als Dokument zu verstehen, von dem andere Planwerke in Erstellung und Umsetzung in hohem Maße profitieren können.

5. Öffentlichkeitsbeteiligung

5.1 Vorbemerkungen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht für Lärmaktionspläne mindestens eine Beteiligung der Öffentlichkeit mit Möglichkeit der Stellungnahme vor. Neben der formellen Forderung dient die Beteiligung von Ortsansässigen jedoch vor allem auch der Untermauerung des Lärmaktionsplanes – einerseits inhaltlich, da die Erstellung des Planes von den entsprechenden Ortskenntnissen profitieren kann, andererseits politisch, da ein beschlossenes und von den Bürgern unterstütztes Planungsdokument mit klaren Umsetzungsempfehlungen für Klarheit sorgt.

Im Rahmen der Fortschreibung erhielten die Bürger der Stadt Fürth zwei Möglichkeiten, sich an der Erstellung des Lärmaktionsplanes zu beteiligen.

5.2 Auslegung Stufe I (Analyse) und online-Befragung

Nach Abschluss der fachlichen Analyse wurde dieser Berichtsteil in einem ersten Schritt vom 06. April bis 15. Mai 2020 öffentlich ausgelegt. Darin waren auch die Analyse-Teile der Steckbriefe zu den Lärmbrennpunkten enthalten. Parallel zur Auslegung der Analyse fand eine Befragung statt, an der sich die Bürger online als auch per ausgedrucktem Papierbogen beteiligen konnten. Die Inhalte der Befragung können in **Anlage 1** eingesehen werden.

Die Befragung verzeichnete über 580 Teilnahmen (überwiegend online), von denen über 420 komplett oder teilweise auswertbar waren. Anteilig auswertbare Teilnahmen wurden bspw. nicht komplett beantwortet. Bei zwischendurch abgebrochenen Teilnahmen wurden keine Antworten gespeichert, sodass eine Auswertung nicht möglich war.

Im Folgenden wird die Befragung ausgewertet. Bei einigen Punkten kann aufgrund der Vielzahl individueller Antworten nicht auf jede einzelne eingegangen werden – dort werden jeweils die meistgenannten gelistet.

1. Ich wohne an der folgenden Straße. (Straßen ab 5 Nennungen, Anzahl in Klammern)

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| ▪ Vacher Straße (16x) | ▪ Hintere Straße (13x) |
| ▪ Grundigpark (12x) | ▪ Nürnberger Straße (11x) |
| ▪ Flößbaustraße (10x) | ▪ Schwabacher Straße (9x) |
| ▪ Theresienstraße (9x) | ▪ Weiherhofer Straße (8x) |
| ▪ Würzburger Straße (8x) | ▪ Alte Reutstraße (7x) |
| ▪ Amalienstraße (7x) | ▪ Espanstraße (7x) |
| ▪ Herrnstraße (7x) | ▪ Stadelner Hauptstraße (7x) |
| ▪ Fichtenstraße (6x) | ▪ Herboldshofer Straße (6x) |

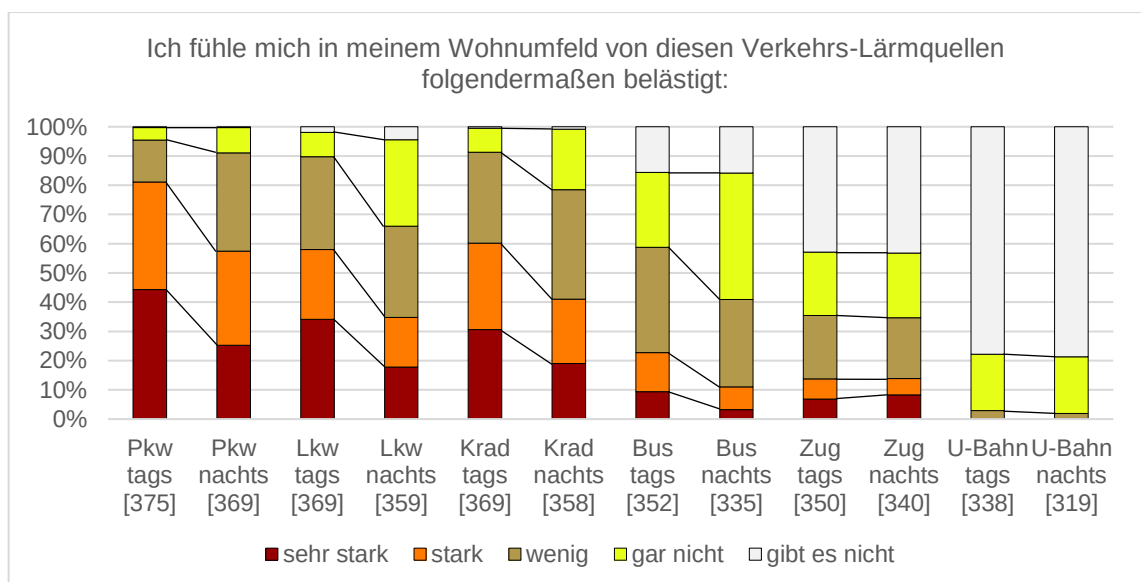
- | | | | |
|--------------------------|------|-----------------------|------|
| ▪ Karl-Hauptmannl-Straße | (6x) | ▪ Marienring | (6x) |
| ▪ Austraße | (5x) | ▪ Cadolzheimer Straße | (5x) |
| ▪ Erlanger Straße | (5x) | ▪ Karolinenstraße | (5x) |
| ▪ Ludwigstraße | (5x) | ▪ Seestraße | (5x) |
| ▪ Simonstraße | (5x) | ▪ Weiherstraße | (5x) |

Der Großteil der benannten Straßen/ Bereiche wird bereits in der Lärmkartierung betrachtet – worin auch Abschnitte inbegriffen sind, die eine geringe Verkehrsbelegung aufweisen, sich jedoch in direkter Umgebung einer hochbelegten Straße befinden. Über wenige Straßen kann keine qualifizierte Aussage bezüglich der Lärmbelastung getroffen werden.

Deutlich wird, dass die Teilnahme nicht ausschließlich dann erfolgt ist, wenn der Verkehrslärm direkt vor der eigenen Haustür stört. Im Gegenteil: Verkehrslärm wird von einigen Bürgern als gesamtstädtisches Problem wahrgenommen.

Die Straßenzüge abseits der Kartierung werden der Stadtverwaltung zur Prüfung des weiteren Vorgehens übermittelt, insbesondere bezüglich des Umgangs in der nächsten Kartierung 2022.

2. Ich fühle mich in meinem Wohnumfeld von diesen Lärmquellen folgendermaßen belästigt. (Unterscheidung nach Lärmquelle und Tageszeit)



Grafik 6: Wahrgenommene Belästigung (tags: 6 - 22 Uhr, nachts: 22 - 6 Uhr)

Die Grafik zeigen deutlich die hohe wahrgenommene Belästigung seitens des Straßenverkehrs – vor allem von Pkw (über 80 % tags und fast 60 % nachts). Lkw und Motorräder werden im Vergleich von etwas weniger Personen als störend wahrgenommen, was jedoch auf die geringere Anzahl der Fahrzeuge und im Falle der Lkw auch auf eine andere Routenwahl zurückgeführt

werden kann. Bei allen straßengebunden Verkehrsmitteln sinkt die wahrgenommene Belästigung nachts ab – wohingegen sie bei Zügen und U-Bahnen in etwa gleichbleibt.

Die zahlenmäßig geringere Wahrnehmung von Zügen darf jedoch nicht über deren reelle Lärmbelästigung hinwegtäuschen – unter allen Teilnehmern, die Zugverkehrslärm wahrnehmen (ohne „gibt es nicht“) bezeichnet diesen ca. ein Viertel der Personen als belästigend.

3. Der Verkehrslärm an der folgenden Straße / an folgendem Platz stört mich am meisten
(Straßen ab 5 Nennungen, Anzahl in Klammern)

▪ Schwabacher Straße (35x)	▪ Stadelner Hauptstraße (23x)
▪ Nürnberger Straße (20x)	▪ Vacher Straße (18x)
▪ Südwesttangente (17x)	▪ Fischerberg (15x)
▪ Würzburger Straße (13x)	▪ Königstraße (10x)
▪ Friedrichstraße (9x)	▪ Poppenreuther Straße (9x)
▪ Erlanger Straße (8x)	▪ Hintere Straße (8x)
▪ Amalienstraße (7x)	▪ Flößaustraße (7x)
▪ Theresienstraße (7x)	▪ A 73 (6x)
▪ Am Europakanal (6x)	▪ Hans-Vogel-Straße (6x)
▪ Waldstraße (6x)	▪ Alte Reutstraße (5x)
▪ Billiganlage (5x)	▪ Espanstraße (5x)
▪ Frohnmüllerstraße (5x)	▪ Herboldshofer Straße (5x)
▪ Herrnstraße (5x)	▪ Steubenstraße (5x)
▪ Zirndorfer Straße (5x)	

Vor allem die besonders häufig als lärmintensiv benannten Straßenzüge wurden bereits in der Lärmkartierung betrachtet. Die Benennung vieler stark lärmemittierender Straßenzüge stützt den bereits in Frage 1 gewonnenen Eindruck, dass die Befragungsteilnehmer den Verkehrslärm als Herausforderung für die gesamte Stadt Fürth betrachten.

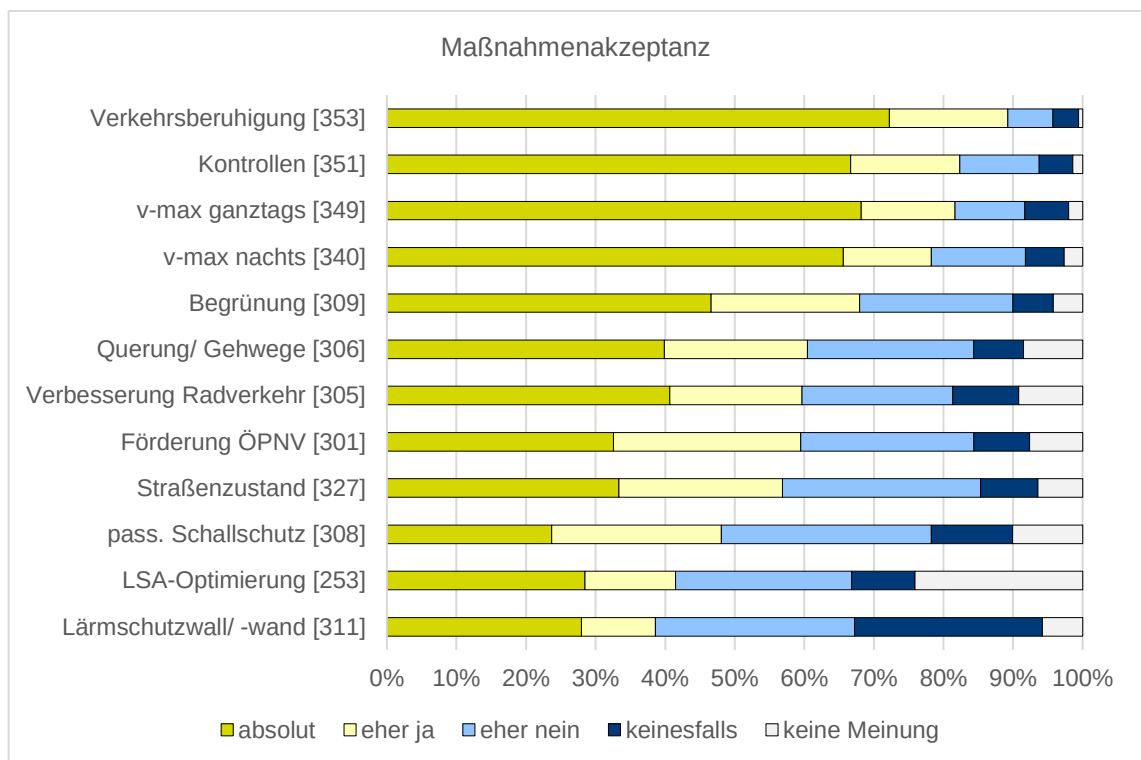
Die Straßenzüge abseits der Kartierung werden der Stadtverwaltung zur Prüfung des weiteren Vorgehens übermittelt, insbesondere bezüglich des Umgangs in der nächsten Kartierung 2022.

4. Zur Reduzierung des Verkehrslärms in meinem Umfeld könnte ich folgende Maßnahmen akzeptieren.

Die Antwortmöglichkeiten zur Maßnahmenakzeptanz sind wie folgt zu verstehen:

- | | |
|-----------------------|---------------------------------------|
| ▪ Verkehrsberuhigung: | Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung |
| ▪ Kontrollen: | verstärkte Geschwindigkeitskontrollen |
| ▪ v-max ganztags: | Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags |

- v-max nachts: Geschwindigkeitsbeschränkung nachts
- Begrünung: Begrünung des Straßenraumes (z.B. Bäume, Sträucher)
- Querung/ Gehwege: Verbesserte Quermöglichkeiten und Gehwege für Fußgänger
- Verbesserung Radverkehr: Verbesserung des Angebotsnetzes für den Radverkehr
- Förderung ÖPNV: Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Straßenzustand: Verbesserung des Straßenzustandes (z.B. Ersatz lauter/ schadhafter Fahr-bahndecken durch Sanierung/ aktuellere Bauweisen)
- pass. Schallschutz: Finanzielle Hilfe für Lärmschutz am Gebäude (Schallschutzfenster / Lüfter)
- LSA-Optimierung: Optimierung der Ampelschaltung
- Lärmschutzwand/ -wand: Errichtung von Lärmschutzwänden/ -wällen



Grafik 7: Maßnahmenakzeptanz

Es wird deutlich, dass zu den meisten Maßnahmen eine höhere Akzeptanz vorherrscht. Lediglich Lärmschutzwälle und -wände werden mehrheitlich eher abgelehnt als befürwortet (ohne „keine Meinung“), was aber u.a. am jeweiligen Wohnumfeld liegen kann – an einer Straße mit beidseitiger Blockrandbebauung ist bspw. schlichtweg nicht genug Platz. Auffällig ist die hohe positive Wahrnehmung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (fast 90 %) sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen und -kontrollen (über 80 %). Begrünung hat zwar nur einen sehr geringen lärm-

mindernden Effekt, wird jedoch ebenfalls als wichtig erachtet. Die Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) erreicht durchweg sehr ähnliche Akzeptanzwerte von etwa 60 %. Noch deutlich über 50 % der Antwortenden sehen Potentiale zur Verbesserung des Straßenzustandes. Maßnahmen des passiven Schallschutzes und der LSA-Optimierung werden gemischt aufgenommen. Dies kann bspw. an der eher bedingten Wirkung von Schallschutzfenstern (nur bei geschlossenem Fenster) bzw. der geringen Wirkung einer Verstetigung des Verkehrsflusses liegen.

Abseits der Auswahlmöglichkeiten wurden folgende konkrete Maßnahmenvorschläge häufiger genannt (ab 5 Nennungen, Anzahl der Nennungen in Klammern):

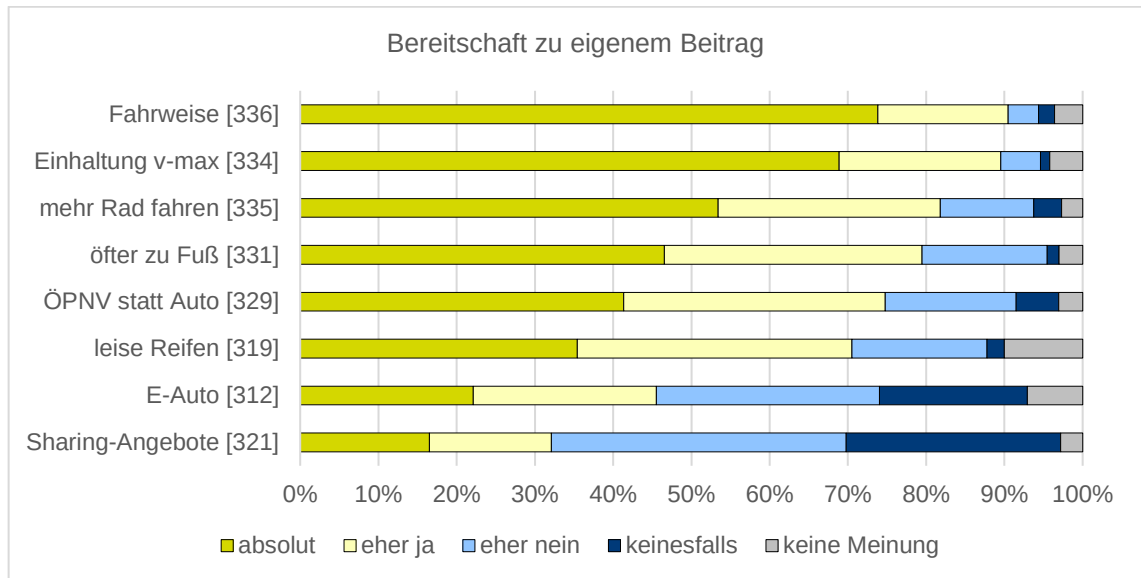
- | | |
|--|---|
| ▪ Tempo 30 ganztags (77x) | ▪ Geschwindigkeitskontrollen (45x) |
| ▪ Umfahrung (39x) | ▪ Parkraum kontrollieren/ verringern (30x) |
| ▪ Förderung Fuß & Rad (28x) | ▪ Beschränkung Flugverkehr (v.a. nachts) (28x) |
| ▪ sonst. Kontrollen (laute Kfz, zweckloses Herumfahren/ Hupen) (27x) | ▪ Lärmschutzwand/ -wall (17x) |
| ▪ Fahrbahnoberfläche (Sanierung, Flüsterasphalt, ...) (17x) | ▪ Verkehrsberuhigung (13x) |
| ▪ Attraktivierung ÖPNV (8x) | ▪ Zufahrtsbeschränkungen (11x) |
| ▪ Tempo 30 nachts (7x) | ▪ moderne/ leise Busse (11x) |
| | ▪ Erkennbarkeit Tempolimit (Dialogdisplays/ baulich) (7x) |

Die meisten sonstigen Nennungen unterstreichen die vorherigen Angaben zur Maßnahmenakzeptanz. Die zusätzlich benannten Punkte finden im Maßnahmenenteil des Berichts entsprechende Beachtung. Es ist jedoch darauf zu achten, dass der Handlungsspielraum der Stadt in manchen Fällen begrenzt ist – bspw. kann bezüglich des Fluglärms nur auf die Fluglärmkommission eingewirkt werden und Kontrollen gegen zweckloses Herumfahren oder laute Kfz sind nur in Abhängigkeit der personellen Auslastung möglich.

5. Ich kann mir vorstellen, selbst folgende Beiträge zur Lärmreduzierung zu leisten.

Hier konnten die Bürger ihre eigene Bereitschaft darlegen, zur Lärmreduzierung beizutragen bzw. bereits geleistete Beiträge benennen. Die Punkte sind wie folgt zu verstehen:

- | | |
|---------------------|--|
| ▪ Fahrweise: | stetige und rücksichtsvolle Fahrweise |
| ▪ Einhaltung v-max: | bessere Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen |
| ▪ mehr Radfahren: | häufiger mit dem Rad statt mit dem Auto fahren |
| ▪ öfter zu Fuß: | öfter zu Fuß gehen als bisher |
| ▪ ÖPNV statt Auto: | häufigere Nutzung des ÖPNV statt des Autos |
| ▪ leise Reifen: | Nutzung lärmarmen Reifen |
| ▪ E-Auto: | Fahren eines Elektroautos |
| ▪ Sharing-Angebote: | Verzicht auf ein eigenes Auto und Nutzen von Bike- und/ oder Car-sharing-Angeboten |



Grafik 8: Bereitschaft zu eigenem Beitrag

Im Textfeld wurde eine Vielzahl eigener Beiträge beschrieben. Häufig unterstrichen diese die vorherigen Auswahlmöglichkeiten, zum Teil gab es auch gänzlich neue Anregungen. Im Folgenden werden besonders häufig genannte Beiträge in Kurzform (mit Anzahl der Nennungen in Klammern) gelistet, zu denen die Teilnehmenden bereit sind oder die sie bereits im Alltag erfüllen:

- | | |
|----------------------------------|--|
| ▪ Fahrradfahren (49x) | ▪ Nutzung des ÖPNV (33x) |
| ▪ zu Fuß gehen (16x) | ▪ langsam/ rücksichtsvoll fahren (11x) |
| ▪ Verzicht auf privates Kfz (9x) | ▪ Reduktion Kfz-Fahrten (9x) |
| ▪ Homeoffice (6x) | ▪ Begrünung (5x) |
| ▪ Nutzung eines E-Autos (5x) | |

In der Bereitschaft, öfter zu Fuß zu gehen, Rad zu fahren und den ÖPNV zu nutzen gab es zahlreiche Überschneidungen – also Kombinationen von zwei oder allen drei Möglichkeiten. Hier wird das Ineinandergreifen der Verkehrsmittel im Umweltverbund aus Nutzersicht deutlich. Beim Fuß- und Radverkehr gab es jedoch auch einige Meldungen über eine hohe Unsicherheit im Straßenverkehr, die in vereinzelt Fällen sogar zur Nutzung des privaten Kfz führt. Im ÖPNV wurden als wichtige Bedingungen attraktive Bedienungshäufigkeiten und Umsteigezeiten genannt, wenige Teilnehmende berichteten von zu weit entfernten Haltestellen.

Die Nutzung eines E-Autos wurde häufig von Förderungen abhängig gemacht, bspw. bei der Anschaffung des Kfz oder der Errichtung von Lademöglichkeiten. Weitere vereinzelt Nennungen betrafen u.a. die Nutzung von Fahrgemeinschaften, den Verzicht auf Flugreisen sowie den Verzicht auf zusätzlichen Lärm beim Autofahren (lärmende Abgasanlagen, laute Musik).

6. Bei ruhigen Orten, die zur Erholung dienen, denke ich in Fürth an die folgenden (bis zu 3 Orte konnten genannt werden, ab 5 Nennungen dargestellt, Anzahl der Nennungen in Klammern)

▪ Fürther Stadtpark	(182x)	▪ Fürther Stadtwald	(115x)
▪ Wiesengrund/ Flussauen	(113x)	▪ Südstadtpark	(33x)
▪ Europakanal	(27x)	▪ Pegnitzau	(21x)
▪ Uferpromenade	(15x)	▪ Rednitzau	(11x)
▪ Park-/ Grünanlagen	(10x)	▪ Friedhof Fürth	(10x)
▪ Knoblauchsland	(7x)		

Klarer Favorit der ruhigeren Orte Fürths ist der an der Pegnitz verlaufende Stadtpark nahe der Kernstadt. Es folgen der Fürther Stadtwald und die Flussauen, welche in einigen Fällen nochmals präzisiert wurden. Europakanal, Uferpromenade und der Fürther Friedhof werden deutlich weniger zur Erholung genutzt. Die Flussauen wurden oft mit Spaziergängen oder Fahrradfahrten in Verbindung gebracht, zum Teil wurden jedoch Begehrbarkeit und/ oder Befahrbarkeit kritisiert.

7. Mir sind diese bisherigen Maßnahmen der Stadt bekannt, die zu einer Minderung des Verkehrslärms führten (Benennung bis zu 3 konkreter Maßnahmen, ab 5 Nennungen dargestellt, Anzahl der Nennungen in Klammern)

▪ Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit (v.a. 30 km/h)	(99x)	▪ keine/ keine wirksamen	(55x)
▪ Förderung Radverkehr	(22x)	▪ Verbesserung Fahrbahnbelag	(13x)
▪ Förderung Fußverkehr	(8x)	▪ Verbesserungen im ÖPNV	(9x)
▪ Geschwindigkeitskontrolle/ allg. Verkehrskontrolle	(6x)	▪ Lärmschutzwand/ -wall	(8x)
		▪ Koordinierung von LSA	(5x)

Die Fürther Bürger konnten einige ihnen bekannte Maßnahmen zur Lärmreduzierung benennen, zum Teil verbunden mit einer eigenen Bewertung – wobei die meisten positiv ausfielen. Allen voran steht die Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit, i.d.R. auf 30 km/ h, gefolgt von der Instandsetzung von Fahrbahnbelägen (inkl. Austausch von Pflaster oder Einsatz lärmindernden Asphalts). Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV wurden positiv konnotiert, ebenso wie Geschwindigkeits- bzw. Verkehrskontrollen generell, die jedoch eher als zu wenig bezeichnet wurden. Lärmschutzwälle bzw. -wände wurden aufgrund der lärmindernden Wirkung einerseits und der Sichttrennung andererseits eher gemischt bewertet. Die Koordinierung von LSA wird von manchen Bürgern bezüglich der Lärminderungswirkung als wirkungslos wahrgenommen.

8. Sonstige Anmerkungen/ Anregungen

Im letzten Punkt konnten die Befragten eigene zusätzliche Hinweise angeben. Meist wurde in den sonstigen Anmerkungen die persönliche Wahrnehmung einzelner Maßnahmen erläutert und nicht selten die Anstrengungen der Stadt zur Verringerung des Verkehrslärms (v.a. geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten) sowie die Gesamtentwicklung in den letzten Jahren gelobt. In der Regel werden aber immer noch deutliche Verbesserungspotentiale gesehen (Förderung Umweltverbund, Geschwindigkeits-/ weitere Kontrollen, Beschränkung des Kfz-Verkehrs und mehr).

In einigen Fällen wurde ein Ausbleiben oder zu langsames Vorankommen bei der Lärminderung kritisiert. Enthalten waren sowohl Maßnahmenbereiche im Handlungsspielraum der Lärmaktionsplanung in Fürth (bspw. Förderung passiver Schallschutz) als auch abseits davon (Nachtflugverbot). Zu allen Anregungen unter diesem Punkt wurden dedizierte fachliche Stellungnahmen ausgearbeitet, die in **Anlage 2** eingesehen werden können.

Anmerkung: Es war vorgesehen, dass die Bürger hier außerdem auf Wunsch (unter Einhaltung der DSGVO) Kontaktdaten angeben können, um über die fachliche Stellungnahme zu ihrer Anregung persönlich informiert zu werden. Aufgrund eines technischen Fehlers im verwendeten Befragungstool war die Eingabe der Kontaktdaten bis auf wenige Ausnahmen allerdings nicht möglich. Dadurch beschränkte sich die Information hauptsächlich auf die öffentliche Bekanntmachung und die Einsehbarkeit der Zusammenfassung der Anregungen inkl. fachlicher Stellungnahmen.

5.3 Vorstellung des abgestimmten Entwurfs

Nach Auswertung der online-Befragung und Abwägung der einzelnen sonstigen Anmerkungen (Stellungnahmen) der Bürger wurde der Lärmaktionsplan mit den zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Dies sind die durch die Lärmaktionsplanung betroffenen Ämter und Stellen, bspw. Straßenverkehrsamt, infra Fürth und Polizei.

Aufgrund der Eindämmungsmaßnahmen gegen die steigende Ausbreitung von SARS-COV-19 konnte die geplante zweite Öffentlichkeitsbeteiligung am 12. November 2020 nicht wie geplant als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden. Alternativ wurde durch das Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz das Angebot einer online-Konferenz geschaffen, welches von 11 Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommen wurde.

Neben Verständnisfragen und Rückfragen zur Kartierung wurden seitens der Bürger folgende zwei Punkte hervorgehoben:

- Wahrnehmung steigender Schallpegel im Gundigpark, auch seit Errichtung neuer Gebäude
- Wahrnehmung überhöhter Geschwindigkeiten lärmender „Autoposer“ (bspw. in den Bereichen Luisenstraße, Schwabacher Straße, Badstraße, Theresienstraße, Weiherstraße)

Die Lärmbelastung im Grundigpark weist nach aktueller Kartierung keine Pegelwerte oberhalb der im Umweltausschuss festgelegten Grenzwerte auf. Eine erneute Überprüfung der Lärmbelastung erfolgt im Rahmen der nächsten Kartierung ab 2022.

Bezüglich der Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Vermeidung unnötiger Lärmemissionen (v.a. Autoposer) ist auf die Maßnahmen L3 und L4 zu verweisen, die lokal wirksam sind und stadtweit gelten.

5.4 Fazit zur Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Ergebnis der **Befragung** wurde die Analyse des Verkehrslärms sowie der bisherigen Maßnahmen im Gros durch die Fürther bestätigt. Die Anstrengungen der letzten Jahre zur Minderung des Verkehrslärms als zur Stadtentwicklung generell wird von einer Vielzahl der Teilnehmenden positiv eingestuft. Hinzu kamen Hinweise, die im Maßnahmenteil Beachtung finden können oder, sofern sie nicht der Lärmaktionsplanung zuzuordnen sind, der Stadtverwaltung zur weiteren Bearbeitung übermittelt wurden.

Das größte allgemeine Verbesserungspotential wird in der Herabsetzung und Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten sowie der Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) wahrgenommen. Die nördlichen Stadtteile betreffend wurde häufiger der Wunsch nach der Westumfahrung geäußert. Zu den sonstigen Anmerkungen wurden fachtechnische Stellungnahmen verfasst (s. *Anlage 2*).

In der **online-Konferenz** am 12. November 2020 wurde der mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmte Entwurf zum LAP 2020 vorgestellt. Dabei konnten die konstruktiven Rückfragen der Teilnehmenden beantwortet und das gemeinsame Verständnis zur Lärmaktionsplanung gestärkt werden. Gesondert abzuwägende Forderungen waren nicht zu verzeichnen.

6. Maßnahmenkonzept

6.1 Handlungsfelder

Wie in der Analyse bereits verdeutlicht, werden in der Lärmaktionsplanung allgemein verschiedene Strategien und Handlungsfelder überstrichen. Sie reichen von der generellen Planung bis hin zu detaillierten Einzelmaßnahmen. Insbesondere sind folgende Bereiche relevant:



Grafik 9: Handlungsfelder und Kernbestandteile der Lärmaktionsplanung (© IVAS)

In **Anlage 3** werden die einzelnen Handlungsfelder allgemein und unabhängig von den konkreten Gegebenheiten der Stadt Fürth beschrieben. Diesbezüglich kann auch auf die im Februar 2018 durch das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie herausgegebenen Publikation „Positivbeispiele Lärmaktionsplanung“³⁰ verwiesen werden.

³⁰ Stand Februar 2018, abrufbar unter: <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30115>

Die Felder „Stadtplanerische Ansätze“ sowie „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“ sind im Lärmaktionsplan nicht zwingend weiter mit konkreten Erläuterungen und Inhalten auszufüllen, wenn entsprechend qualifizierte Dokumente bereits vorliegen bzw. sich in der Erstellung befinden. Das gilt insbesondere für den kommenden Verkehrsentwicklungsplan, zu dem bereits mehrere Untersuchungen und eine Umfrage durchgeführt wurden.

Aus den grün und grau hinterlegten Handlungsfeldern der kommunalen Lärmaktionsplanung leitet sich der Großteil der Maßnahmen des vorliegenden Handlungskonzeptes ab. Darüber hinaus gibt es weitere Strategien und Ansätze, die durch die Kommunen aufgrund von Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten kaum zu beeinflussen, für die weitere Entwicklung der Lärmsituation jedoch durchaus bedeutsam sind.

Maßnahmen bezüglich der durch den Eisenbahnverkehr entstehenden Belastungen liegen im Aufgabenbereich des Eisenbahn-Bundesamtes bzw. der DB Netz AG und werden dementsprechend im Lärmaktionsplan des Straßenverkehrs nicht im Detail behandelt. Diesbezüglich sei nochmals auf den vorhandenen Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen.

6.2 Einordnung der LAP-Maßnahmen

Allgemein sollte bezüglich der durchzuführenden Maßnahmen die Konzentration verstärkt auf jenen liegen, welche eine **ungestörte Nachtruhe** ermöglichen, da Störungen im Schlaf ein potentiell höheres Gesundheitsrisiko bedeuten³¹.

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen wird wie in nachfolgender Tabelle gegliedert.

Horizont	zeitliche Einordnung
kurzfristig	1 bis 2 Jahre, bis Ende 2022
mittelfristig	2 bis 5 Jahre, bis 2025 (nächste LAP-Fortschreibung)
langfristig	über 5 Jahre, vrs. nach 2025

Tabelle 9: Zeitrahmen von Maßnahmen

³¹ Umweltbundesamt, 22.12.2015, Abruf am 22.01.18,
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#textpart-1>

Die **Kostenschätzung** enthält drei Abstufungen, welche wie folgt zu interpretieren sind:

Kostenklasse	Beispiele
niedrig	strategisches/ planerisches Handeln der Verwaltung, einfache Beschilderungen, etc.
mittel	umfangreiche Installation/ Änderung von Beschilderung, Markierung von Radverkehrsanlagen, externe Beauftragung von weiteren Untersuchungen, etc.
hoch	nur aus Gründen der Lärminderung vorgesehene grundhafte Straßensanierung, LSA-Neubau, etc.

Tabelle 10: Beispiele für die Einordnung von Maßnahmen in Kostenklassen

Lärmbedingte Störungen des Nachtschlafes bedeuten ein durchschnittlich höheres Gesundheitsrisiko als am Tage³². Allgemein sollte die Konzentration darum verstärkt auf jenen Maßnahmen liegen, welche den Lärmpegel in der Nacht senken und somit eine **möglichst ungestörte Nachtruhe** begünstigen. Außerdem sollten Maßnahmen, welche die Lärmimmissionen auf das gesamte Umfeld verringern, den Vorzug vor Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude erhalten, insbesondere da dieser nur für einzelne Bewohner und ausschließlich bei geschlossenen Fenstern wirksam wird.

Darüber hinaus existieren auch zahlreiche weitere Ansätze, die eine ganztägige Lärminderungswirkung entfalten können.

Der Einsatz **lärmmindernder Beläge** ist kostenseitig gesondert hervorgehoben. Da die Fahrbahnbeläge nur bei anstehenden Erneuerungen der Fahrbahn eingesetzt werden sollen, ist aus Sicht der Lärminderungsplanung prinzipiell nur die Differenz zwischen den Kosten des ansonsten eingebrachten herkömmlichen und des lärmarmen Asphaltes anzusetzen. Die Erfahrungen in Nordrhein-Westfalen (wo die neuartigen Fahrbahnbeläge verstärkt zum Einsatz kommen) zeigen, dass sich diese Differenz zunehmend verringert.

Auch **grundhafte Straßensanierungen** werden nicht nur aus Gründen der Lärminderung durchgeführt und sind somit keine gesonderte Maßnahme des Lärmaktionsplanes. Da es bei der Kostenabschätzung jedoch um die Einordnung der direkten finanziellen Folgen geht, werden die vorgesehenen bzw. absehbaren Sanierungen gesondert ausgewiesen.

³² Umweltbundesamt, 22.12.2015, Abruf am 22.01.18, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#textpart-1>

Weitere Besonderheiten

Es wird auch benannt, welche Relevanz die einzelnen Abschnitte für den **Busverkehr** haben. Dadurch sollen die möglichen Auswirkungen einzelner Maßnahmen auf den ÖPNV eingeordnet werden können. Gezählt wurde die Anzahl der Busse laut Fahrplan an einer Haltestelle im Abschnitt (Montag – Freitag, zwischen 6 bis 20 Uhr), um anschließend einen Durchschnittswert pro Stunde ableiten zu können. Bei mehreren Haltestellen, welche in Frage kommen, ist die am häufigsten bediente zu Grunde gelegt worden.

Folgende Einordnung der Bedeutung wurde aus der Anzahl der Fahrten pro Stunde abgeleitet:

Bedeutung	Anzahl Fahrten
keine	Keine
gering	< 10 pro Stunde
mittel	10 bis 30 pro Stunde
groß	> 30 pro Stunde

Tabelle 11: Anzahl der Abfahrten zur Einordnung des Straßenabschnittes in „Bedeutung Busverkehr“

Bezüglich der Einordnung von **Radverkehrsanlagen** ist zu beachten, dass die Maßnahmen sich auf die lärm Auffälligen Straßenabschnitte mit schützenswerter Wohnbebauung beziehen – also (noch) nicht zwangsläufig einen Netzzusammenhang besitzen. Entsprechende Planungen zur Weiterführung/ Einbindung der Anlagen in das Radverkehrsnetz sind im vorliegenden Radverkehrskonzept enthalten.

Gegenwärtig wird die **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes** (vormals Generalverkehrsplan) vorbereitet. In der Fortschreibung sollten die Belange des Lärmschutzes generell Beachtung finden. Für die Lärmaktionsplanung ergibt sich aber so der Umstand, dass vorgeschlagene Maßnahmen oder Ansätze im Erarbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplanes vertiefend geprüft und bewertet werden können, wozu unter anderem Verkehrsmodelle herangezogen werden. Dies sind Simulationsprogramme zur Erstellung von Abbildern der Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet, welche die wahrscheinliche Umverteilung des Kfz-Verkehrs bei Realisierung neuer oder umgebauter Strecken zeigt. Auch die Wirkung von Maßnahmen im ÖPNV-Bereich lassen sich so abschätzen. Komplexe, im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht abschließend hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung einschätzbare Maßnahmenvorschläge sind demnach als Prüfaufträge für den Verkehrsentwicklungsplan formuliert und sollen dort untersucht werden.

Einige Straßenbau-Projekte in Fürth können perspektivisch zwar erheblichen Einfluss auf die Verkehrsbelegung an einzelnen Lärmschwerpunkten haben, sind aber umstritten. Eine Umsetzung

ist demnach im Moment nicht abzusehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Verkehrsentwicklungsplanes die Notwendigkeit dieser Maßnahmen anhand der Wirkungen überprüft und im Ergebnis eine Empfehlung zum weiteren Umgang gegeben wird.

Dazu gehören:

- Die „**Westumfahrung**“ (Staatsstraßen-Neubauprojekt St2242) mit einem Neubau auf der Relation Königsmühle – Unterfarnbach. Lt. „7. Ausbauplan für Staatsstraßen“ (Stand Oktober 2011) ist diese in die Dringlichkeit „1R“ (1. Dringlichkeit – Reserve, 2021 -2025) eingeordnet. Die Straße ist derzeit umstritten und soll im FNP der Stadt Fürth gestrichen werden (im FNP mit Stand 08.07.2015 ist sie als „Trassenführung in Prüfung“ enthalten).
- „**Nordumgehung Stadeln**“: Verbindung von der Stadelner Straße nach Herboldshof („FÜS 4“). Diese ist im FNP als „übergeordnetes Straßennetz – geplant“ enthalten.
- „**Nordumgehung Burgfarnbach**“: Verbindung von der Rezatstraße/ Mainstraße zur Straße „Breiter Steg“ im Westen von Burgfarnbach. Diese ist im FNP als „Trassenführung in Prüfung“ enthalten.



Foto: Anwohnerprotest für die Westumgehung (hier: FÜS 5 Fischerberg, Stadeln)

Bezüglich der potenziellen Wirkungen auf einzelne Lärmschwerpunkte kann für die Westumfahrung auf eine vorliegende Untersuchung des Staatlichen Bauamtes Nürnberg verwiesen werden³³. Die Ergebnisse wurden zur groben Orientierung der möglichen Lärminderungswirkung nachrichtlich übernommen. Daraus leitet sich jedoch keine Empfehlung für oder gegen die Umfahrung ab, da einige weitere Aspekte von Relevanz sind, welche gegeneinander abgewogen werden müssen. Demnach soll die Einschätzung über die Sinn- bzw. Notwendigkeit im Verkehrsentwicklungsplan vorgenommen werden.

³³ vgl.: „Verkehrsuntersuchung Erlangen – Fürth – Herzogenaurach“, herausgegeben vom Staatlichen Bauamt Nürnberg, Bereich Straßenbau, Stand April 2012, abrufbar unter: http://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.php?__kvonr=2123823

6.3 Maßnahmen an Lärmschwerpunkten (Steckbriefe)

Im Bericht zur Stufe I (Analyse) der Fortschreibung des LAP waren Steckbriefe zu den Lärmschwerpunkten des Kfz-Verkehrs der Stadt Fürth aufgeführt. Die Steckbriefe werden in **Anlage 4** mit entsprechenden Maßnahmen fortgeführt – dabei war ein Großteil der noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem LAP 2017 zu übernehmen. Die Maßnahmen des LAP 2020 überstreichen dem Grunde nach sämtliche Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung. Außerdem werden ohnehin geplante Maßnahmen benannt (bspw. vorgesehener Um- oder Ausbau).

Anmerkung zu Lärmschwerpunkt 18, Kaiserstraße: Im Zeitraum der Bürgerbefragung wurde ganztägig eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Der Lärmschwerpunkt 18 wurde deshalb im Maßnahmenteil des LAP zurückgestellt. Ob weitere Maßnahmen notwendig sind, ist auf Basis der nächsten Kartierung (ab 2022) zu evaluieren.

6.4 Weitere Maßnahmen mit lokaler Wirksamkeit

Maßnahme L1: Förderprogramm Lärmschutzfenster	
Finanzielle Unterstützung von Wohngebäude-Eigentümern beim Einbau passiven Schallschutzes in stark verlärmten Bereichen. Hierzu wird ein Förderprogramm durch die Stadt Fürth aufgelegt, welches insbesondere Förderhöhe und -bedingungen regelt.	
Maßnahmenträger:	Stadt Fürth
Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Kosten:	gering bis mittel (auf einzelne Abschnitte bezogen)
(sofern abgerufen)	hoch (für gesamte Stadt)

Da insbesondere entlang stark befahrener und dicht angebauter Straßen mit Ausnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h kaum noch Möglichkeiten verbleiben, Lärm aktiv zu mindern, spielt in diesen Bereichen passiver Lärmschutz eine wichtige Rolle. Diese Lärmschutzmaßnahmen, praktisch vor allem in Form von Schallschutzfenstern an Wohngebäuden realisiert, sollten primär durch die Wohnungs- und Hauseigentümer selbst finanziert und im Zuge von Sanierungen eingebaut werden.

Durch die Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen durch die öffentliche Hand können jedoch bestimmte Wohnlagen gezielt gefördert werden, so dass der Schutz der Anwohner auch in diesen Lagen gewährleistet ist u.a. der Schutz der rückwärtigen Bebauung bestehen bleibt.

Deshalb sollte auf Grundlage der Lärmaktionsplanung ein kommunales „**Förderprogramm Lärmschutz**“ aufgelegt werden.

Durch dieses soll gezielt der Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen, vor allem im Zuge von Gebäudesanierungen, unterstützt werden, um entlang stark belasteter Straßen erhaltenswerte Bebauung langfristig zu sichern. Die Förderung ist als Zuschuss zu gewähren, der Hauseigentümer sollte einen gewissen Eigenanteil leisten müssen. Somit wird vermieden, dass die Dimensionierung des Lärmschutzes über den tatsächlichen Bedarf hinaus erfolgt. Durch eine jährliche Begrenzung des Budgets kann der maximale finanzielle Rahmen eines solchen Programms planbar gehalten werden.

In der Lärmkartierung werden die Maßnahmen des passiven Schallschutzes, wie bereits beschrieben, nicht berücksichtigt, so dass trotz erfolgter Umsetzung sich die Pegel und Betroffenheiten nicht ändern. Dennoch sollte in den folgenden Durchgängen der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung der mit passivem Lärmschutz ausgestatteten Gebäude/ Betroffenen erfolgen.

Die Initiierung des Programms sollte mittelfristig erfolgen. Im Folgenden sind im Rahmen der Maßnahmenbeschreibung an den Lärmbrennpunkten auch die Straßenabschnitte benannt, welche in der ersten Abstimmung als hinsichtlich passiven Lärmschutzes förderwürdig eingestuft wurden.

Maßnahme L2: Infrastrukturerhalt und -sanierung	
Insbesondere die lärm auffälligen Straßenzüge sind zur Vermeidung von Belastungen durch schadhafte Fahrbahnbeläge oder Einbauten besonders intensiv zu beobachten und bei Erfordernis zu warten.	
Maßnahmenträger:	Stadt Fürth (Tiefbauamt)
Zeitraum:	dauerhaft
Kosten:	mittel

Der Zustand der Infrastruktur hat einen maßgeblichen Einfluss auf die von den Verkehrsanlagen ausgehenden Lärmemissionen. Schadhafte Fahrbahnoberflächen oder z.B. Schachtabdeckungen führen zu deutlich höheren Lärmemissionen, als ebene Asphaltbeläge und intakte Einbauten in den Straßen. Deshalb sollen der Erhalt bzw. die Sanierung der Infrastruktur unter Beachtung der Ergebnisse der Lärmkartierung priorisiert werden.

Folgende Maßnahmen sind im Rahmen des Infrastrukturerhalts und der -sanierung vorzusehen bzw. beizubehalten:

- dauerhafte Erhaltung eines „angemessenen“ Infrastrukturzustandes mit Schwerpunkt auf den hoch belasteten Straßen mit erheblichen Lärmeinwirkungen auf die angrenzenden Wohnbebauungen (systematisches Erhaltungsmanagement),

- regelmäßige Straßenbefahrungen zur Identifizierung von Schäden,
- schnelle Reaktion auf Hinweise aus der Öffentlichkeit zu Schäden im Fahrbahnbereich,
- Einsatz spezieller Bauarten von Abdeckungen, welche dauerhafte Einwirkungen insbesondere von Schwerverkehren ohne Senkungen verkraften (z.B. einwalzbare Schachtabdeckungen) und Nutzung von Technologien zur Lärmvermeidung (wie dämpfender Einlagen) insbesondere im Straßenhauptnetz,
- Sanierung/ grundhafter Ausbau noch in schlechtem Zustand befindlicher Straßenabschnitte unter Beachtung von Lärmbeschwerden/ den Ergebnissen der Lärmkartierung.

Maßnahme L3: Durchsetzung der zulässigen Geschwindigkeiten

Realisierung von Maßnahmen, welche die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten kontrollieren (Dialogdisplays/ verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung) oder unterstützen (bauliche/ verkehrsorganisatorische Ansätze) sowie unnötigen Lärm vermeiden.

Maßnahmenträger: Stadt Fürth (Straßenverkehrsamt/ Verkehrsüberwachung)

Zeitraum: dauerhaft

Kosten: niedrig (im Rahmen der Verwaltungstätigkeit umzusetzen), die bauliche Ausführung kann im Einzelfall zu hohen Kosten führen

Da sich die Lärmbelastung in der Lärmkartierung u.a. aus der zulässigen Geschwindigkeit der jeweiligen Fahrbahn ergibt, können die tatsächlichen Pegel bei regelmäßiger Überschreitung deutlich höher ausfallen als dargestellt.

Durch Geschwindigkeitskontrollen, aber auch technische Maßnahmen wie z.B. geschwindigkeitsabhängige LSA-Steuerung oder den in Fürth bereits praktizierten Einsatz von Dialogdisplays können Geschwindigkeitsübertretungen reduziert werden. Kontrollen sollten dabei auch in den Nachtstunden durchgeführt werden, wenn z.B. durch die Abschaltung von LSA „unbeeinflusste“ Strecken entstehen. Je nach Einsatzfall ist zwischen mobilen Kontrollen und stationären Anlagen abzuwägen, wobei nur letztere eine dauerhafte Wirkung aufweisen.

Insbesondere im Straßennebennetz sind zudem bauliche und verkehrsorganisatorische Möglichkeiten zu nutzen, um die Beachtung der Geschwindigkeitsvorgaben zu forcieren. So können breite Fahrbahnen in Kombination mit geradliniger Führung zum schnelleren Fahren verleiten. Der Einbau dämpfender Elemente (z.B. Verschwenkungen, Mittelinseln, Schaffung von Torsituationen zur Abgrenzung des Nebennetzes, Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Verdeutlichung von Ortseingängen u.a.) kann hier Abhilfe schaffen.

Maßnahme L4: Kontrolle unzulässiger Lärmemissionen

Kontrolle besonders oder unzulässig lauter Abgasanlagen von Pkw und Motorrädern bzw. lärmende Musik aus Kfz – sowohl schwerpunktbezogen als auch durch allgemeine Kontrollen.

Maßnahmenträger: Stadt Fürth (Straßenverkehrsamt/ Verkehrsüberwachung)

Zeitraum: dauerhaft

Kosten: niedrig (im Rahmen der Verwaltungstätigkeit umzusetzen)

Im Ergebnis der Befragung wurden zahlreiche Beschwerden über unnötige Lärmemissionen durch vereinzelte Kfz-Führer verzeichnet. Dies deckt sich mit aktuellen Beobachtungen der Polizei, welche deshalb bereits seit dem 1. Quartal 2020 sogenanntes Autoposing (unnötig lärmendes Verhalten durch Kfz-Führer) verstärkt kontrolliert und sanktioniert – im Rahmen des regulären Streifendienstes als auch durch regelmäßige Verkehrseinsätze. Die Kontrollen beinhalten v.a.:

- unzulässig laute Abgasanlagen
- lärmendes Verhalten (bspw. unnötiges Hochtouren des Motors)
- lärmende Musikanlagen von Kfz

Die verstärkten Kontrollen zur Vermeidung unnötiger Lärmbelastungen sowie die Sanktionierung des lärmenden Verhaltens sind weiterhin durchzuführen und bei Bedarf (zumeist ortsspezifisch) im Rahmen der personellen Möglichkeiten zu verstärken.

6.5 Maßnahmen mit gesamtstädtischer Wirkung

Maßnahme G1: Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten im Verkehrsentwicklungsplan

Wie in der Beschreibung der lärmschwerpunktbezogenen Maßnahmen deutlich wurde, bedingen einige Ansätze vor der Realisierung einer vertiefenden Prüfung der konkreten Möglichkeiten und absehbaren Auswirkungen. Diese kann nur im Rahmen einer umfassenden und integrierten Verkehrsentwicklungsplanung geleistet werden.

Maßnahmenträger: Stadt Fürth

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Kosten: gering

Die Verkehrsentwicklungsplanung hat die Aufgabe, sich als Mittler zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen (u. a. Mobilitätsbedürfnis, Stadtplanung, wirtschaftliche Anforderungen, Lärminderung und Luftreinhaltung) zu etablieren. Ihr kommt insbesondere im Mittel- bis Langfristhorizont eine entscheidende Bedeutung für die Lärmaktionsplanung zu. Handlungsschwerpunkte

sind Maßnahmen, die zur gezielten und effektiven Entlastung besonders hoch belasteter Bereiche durch örtliche Verlagerung dienen sowie Maßnahmen, die zur modalen Verlagerung hin zum Umweltverbund beitragen.

Eine augenscheinlich bestehende Problematik im städtischen Straßenhauptnetz ist eine stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung der zur Verfügung stehenden Räume. Mit den im Jahr 2006 erschienenen „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“³⁴ (RASt 06) wurde eine neue Herangehensweise „der ausgewogenen Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum“ verbindlich. Daraus ergibt sich, dass „es vielfach [...] vor allem in Innenstädten notwendig sein wird, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern“.

Die Anordnung von Tempo-30 sollte dabei auch für Abschnitte des Grundstraßennetzes in Abstimmung mit verkehrsrechtlichen Belangen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, u.a. da nach aktuellem Stand von Wissenschaft und Rechtsprechung (s. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Verbindung mit Lärmschutz-Richtlinie StV 2007) selbst an Hauptverkehrsstraßen nichts generell gegen derlei Maßnahmen spricht, jedoch stets sorgfältig zu prüfen und nachvollziehbar abzuwägen ist³⁵.

Im Verkehrsentwicklungsplan zu thematisierende Schwerpunkte mit Relevanz für die Lärmmin- derung sind insbesondere:

- die verstärkte Förderung des Umweltverbundes zielt auf eine geringere Nutzung des moto- risierten Individualverkehrs ab und soll dadurch indirekt zur Lärminderung beitragen, darin enthalten sind
 - die Entwicklung einer nutzergerechten und sicheren Infrastruktur für die nichtmotorisier- ten Verkehrsarten von Fuß- und Radverkehr sowie
 - die Bereitstellung bedarfsgerechter Infrastruktur und bezahlbarer Verkehrsangebote im ÖPNV sowie Gewährleistung einer hohen Erschließungs- und Angebotsdichte,
- die Entlastung des Straßennebennetzes vor allem in Wohngebieten durch Bündelung im Straßenhauptnetz und damit Reduzierung der Lärmpegel und Erhöhung der Lebensqualität in der Fläche (bspw. durch Ausweitung von Geschwindigkeitszonierungen),
- die angemessene Entwicklung der Straßeninfrastruktur unter Berücksichtigung der Zusam- menhänge von Netzkapazitäten und Verkehrsnachfrage,
- die Nutzung des Parkraumangebotes als Steuerungsinstrument für die Nachfrage im Kfz- Verkehr,

³⁴ Vgl.: „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße“ (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006

³⁵ „Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung, Handbuch Vorsorge / Sanierung / Ausführung“ (2016, Kirschbaum Verlag GmbH), ISBN 978-3-7812-1951-9

- Ausbau bzw. Förderung eines geeigneten Carsharing-Angebotes als Alternative zum privaten Kfz bei hauptsächlicher Nutzung des Umweltverbundes,
- das Einwirken auf die Stadtplanung durch verkehrliche Standortbewertung.

Durch die Verbesserung der Bedingungen für die alternativen Möglichkeiten der Fortbewegung kann der Anteil an per Kfz zurückgelegten Wegen verringert werden. Dabei können anhaltend starke Entwicklungen im Umweltverbund (v.a. steigende Anteile elektrisch unterstützter Fahrräder) zur Überwindung sowohl weiterer Strecken als auch topografisch bewegter Bereiche beitragen. Die geeignete Nahversorgung stellt einen wichtigen Faktor zur Förderung des Fußverkehrs dar, ist jedoch hauptsächlich im Bereich der Stadtplanung verankert. Wo Nutzbarkeit und/ oder Akzeptanz von Fuß- und Radverkehr auf ihre Grenzen stoßen, steigt die Relevanz des ÖPNV-Systems für die Stadt und das Umfeld. Es wird deutlich, dass nur durch die Förderung aller drei genannten Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV) die Verlagerung vom MIV langfristig gelingen und somit zur indirekten Lärminderung beitragen kann.

Mit der vorgesehenen Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Fürth ergibt sich zudem die Möglichkeit, verhältnismäßig zeitnah eine Reihe von vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen zu überprüfen. Als wichtigstes Instrument kann dazu das integrierte Verkehrsmodell gesehen werden, mit dessen Hilfe bestimmte Wirkungen in Bestand und Prognose berechnet werden können.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Bewertung von in oder um die Stadt geplanten Straßen bezüglich ihrer Wirkung auf das innerstädtische Umfeld. So lassen sich anhand vorliegender erster Berechnungen durchaus positive Wirkungen durch Umgehungsstraßen auf Abschnitte mit Lärminderungsrelevanz ableiten. Diese sind in gesamtstädtischen Kontext zu bringen und eine abschließende Empfehlung bzgl. der Umsetzung oder des Verwerfens der Pläne vorzunehmen.

Maßnahme G2: Beachtung von Lärminderungsaspekten in der Stadtplanung	
Bei der weiteren Stadtentwicklung (Bauleitplanung) sind in den stadtplanerischen Vorgaben und Strategien die Belange des Lärmschutzes bzw. der Lärminderung für Anwohner weiter zu beachten.	
Maßnahmenträger:	Stadt Fürth
Zeitraum:	dauerhaft
Kosten:	gering (im Rahmen der Verwaltungstätigkeit umzusetzen)

Bei der weiteren Stadtentwicklung sollten folgende Aspekte in Hinblick auf die Vermeidung neuer Verlärmungen, aber auch zur Reduzierung bestehender Belastungen auch weiterhin berücksichtigt werden:

- kompakte Stadtstrukturen mit Mischnutzung (Wohnen/ nicht störendes Gewerbe) ermöglichen kurze Wege und damit einen hohen Anteil nichtmotorisierter und damit lärmarmen Verkehrsarten.
- Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Errichtung von Gebäuden mit wenig lärmempfindlicher Nutzung direkt an den Hauptverkehrswegen zur Lärmabschirmung für dahinter liegende Gebäude
- Ermöglichung der Schließung von Baulücken an stark lärmemittierenden Hauptverkehrsachsen unter Verzicht auf die Ansiedlung schutzbedürftiger Nutzungen oder (sollte eine Einordnung dennoch erfolgen) unter der Beachtung festgelegter hoher Anforderungen an den Lärmschutz
- Lärmintensive Nutzungen (Industrie und Gewerbe) sind weitgehend zu separieren, um direkte Belastungen am Wohnort zu vermeiden.
- Nutzungen mit erheblichem (Schwer-) Verkehrsaufkommen sind so anzusiedeln, dass die entstehenden Verkehrsströme auf kurzen Wegen durch nicht-sensible städtische Bereiche ins überörtliche Straßennetz geführt werden.
- Berücksichtigung des Schutzes ruhiger Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung

Aus der Aufzählung wird deutlich, dass die stadtplanerischen Ansatzpunkte eher langfristiger Natur sind. Die unmittelbare Reaktion auf bestehende Lärmprobleme ist hingegen über die Stadtplanung nur eingeschränkt möglich.

Zum Erhalt vorhandener Bebauung sei erneut auf die Publikation „Positivbeispiele Lärmaktionsplanung“³⁶ des LfULG (Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie des Freistaates Sachsen) sowie auf ein Beispiel des Vereins „HausHalten e.V.“ in Leipzig und anderen Städten hingewiesen, welcher mit der Benennung zu erhaltender Gebäude als „Wächterhäuser“ und deren Nutzung Innenhöfe vor Verlärmungen schützt.³⁷

³⁶ Vgl. <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30115>, Stand September 2018

³⁷ Vgl. <http://www.haushalten.org/>, Stand September 2018

Maßnahme G3: Optimierung der Datenerhebung, -bereitstellung und -aufbereitung für die Lärmkartierung und -aktionsplanung

Systematisierung der Durchführung von Erhebungen der Verkehrsmengen in Straßen des Hauptnetzes. Weiterhin sind bereits mit Lärmschutz versorgte Straßenabschnitte (z.B. als Lärmvorsorge- oder Lärmsanierungsmaßnahme, im Rahmen von Vorgaben des B-Planes etc.) zu erfassen.

Maßnahmenträger: Stadt Fürth (Tiefbauamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz/ Stadtplanungsamt)

Zeitraum: dauerhaft

Kosten: niedrig (im Rahmen der Verwaltungstätigkeit umzusetzen), die bauliche Ausführung kann im Einzelfall zu hohen Kosten führen

Die Bereitstellung der Daten für die Lärmkartierung ist aufgrund der erheblichen Anzahl an relevanten Straßenabschnitten sehr aufwendig. Die Nutzung von Modelldaten kann als pragmatische Möglichkeit gesehen werden, Verkehrsbelegungsdaten zur Verfügung zu stellen, bedingt aber die konsequente Vorhaltung eines entsprechend aktuellen Modells. Demnach sind aktuelle Zählwerte direkt der Lärmkartierung zur Verfügung zu stellen bzw. auch zur Kalibrierung des Modells zu nutzen. Neben Zählungen können auch über Detektoren an diversen LSA Daten zu aktuellen Verkehrsmengen gewonnen werden. Die Ergebnisse aus den verschiedenen Quellen sind systematisch aufzubereiten, so dass aktuelle Verkehrszahlen für Planungen und perspektivisch auch für die nächsten Stufen der Lärmkartierung verfügbar sind.

Neben den Verkehrsmengen sind für die Lärmkartierung bzw. auch für die Lärmaktionsplanung Aussagen zu bereits erfolgten Lärmschutzmaßnahmen von Interesse. Insbesondere passiver Lärmschutz kann als wirksam, aber im Zuge der Kartierung nicht darstellbar eingeordnet werden, so dass die Kenntnis bereits „versorgter“ Straßenabschnitte einer gesonderten Erhebung bedarf. Diese ist bei der Schwerpunktsetzung von Lärminderungsmaßnahmen künftig nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

6.6 Festlegungen zum Schutz ruhiger Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll ein Ziel der Lärmaktionsplanung sein, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Die zu schützenden ruhigen Gebiete sind im LAP festzulegen, wobei das Gesetz keine näheren Vorgaben zur Vorgehensweise bei der Bestimmung dieser Gebiete macht. Gemäß EU-Richtlinie ist nach Beschluss der ruhigen Gebiete weiterem Umgebungslärm für selbige vorzubeugen.

Die LAI unterscheidet in ihren Hinweisen zur Lärmaktionsplanung³⁸, der EU-Richtlinie folgend, nach ruhigen Gebieten auf dem Land und in Ballungsräumen. Auf dem Land werden großflächige Bereiche genannt, die eine Erholungsfunktion bieten, keinen anthropogenen Geräuschen ausgesetzt sind (Ausnahme: Land- und Forstwirtschaft) sowie einen maximalen Pegelwert von $L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}$ als Anhaltspunkt aufweisen.

Als ruhige Gebiete in Ballungsräumen bezieht sich die LAI auf die Arbeitsgruppe der EU-Kommission³⁹, welche Ruhige Gebiete als „regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich“ definieren. Es werden L_{DEN} -Werte von 55 dB(A) in den Randbereichen und maximal 50 dB(A) in der überwiegenden Fläche genannt. Außerdem verweist die LAI darauf, dass es Gemeinden freisteht, „innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete festzusetzen und vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden“.

Da Landschaftsschutzgebiete (LSG), Flora-Fauna-Habitate (FFH) sowie Vogelschutzgebiete (SPA, Special-Protection-Areas) in der Regel auch lärmarme Bereiche zum Schutz der örtlichen Flora und/oder Fauna darstellen, können diese ebenfalls der Orientierung bezüglich ruhiger Gebiete dienen, sofern sie auch dem Menschen eine Erholungsfunktion bieten.

Trotz der relativ umfangreichen Kartierung der Fürther Hauptverkehrsstraßen sowie der durch die Stadt führenden Haupteisenbahntrassen ist eine flächenhafte Bewertung der Lärmbelastung zur Ableitung von Aussagen über die tatsächliche Lärm- bzw. „Ruhesituation“ nicht möglich. Des Weiteren werden auf Basis der Schallausbreitungsberechnungen nur Werte dargestellt, die größtenteils oberhalb der Belästigungsschwelle liegen und demzufolge für ruhige Gebiete eine unzureichende Darstellung bieten.

Die Einordnung in „ruhige Gebiete“ kann darum nur qualitativ erfolgen, obgleich die generellen Beschreibungen quantitative Werte enthalten. Aus den bislang etablierten und teils sehr unterschiedlichen Einordnungen konnten Gebiete der nachfolgenden Kategorien ermittelt werden:

³⁸ LAI – AG Lärmaktionsplanung; Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Fassung vom 9. März 2017

³⁹ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13th January 2006

- **Ruhiger Landschaftsraum:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen, Kantenlänge mindestens 320 m und L_{DEN} von < 55 dB(A) in der Kernfläche.
- **Innerstädtischer Freiraum:** Ein zu seinem Umfeld relativ ruhiges Gebiet mit einer Kantenlänge von mindestens 200 m und einer Lärmpegel-Reduzierung von mindestens 6 dB(A) im Kern. Es befindet sich in der Nähe von Wohngebieten, dient der Erholung und ist fußläufig zu erreichen.
- **Ruhige Achse mit Erholungs-/Verbindungsfunktion:** Verbindungsweg abseits der Hauptverkehrswege in einem attraktiven Freiraum mit einer Mindestlänge von 1.000 m für eine Gehzeit von etwa 15 min. Unterbrechungen durch andere Verkehrszüge sind möglich.

In Anlehnung an die beschriebenen Definitionen wurde die bisherige Abgrenzung ruhiger (bzw. relativ ruhiger) Gebiete beibehalten (vgl. auch Übersichtskarte in **Abbildung 5**):

Nr.	Bezeichnung des Gebietes
Kategorie (1) – Ruhige Landschaftsräume	
1	LSG Rednitz-, Pegnitz- und Regnitztalsystem (Fluss- und Auenlandschaft in Fürth) → auch Kategorie 3
2	LSG Stadtwald
Kategorie (2) – Innerstädtische Freiräume	
3	Solarberg bei Atzenhof
4	Städtischer Friedhof Fürth
5	Stadtpark
6	Südstadtpark
7	LSG Michelbachtal
8	LSG Scherbsgraben
9	Willy-Brandt-Anlage
10	Konrad-Adenauer-Anlage
Kategorie (3) – Ruhige Achsen mit Erholungs- und/ oder Verbindungsfunktion	
11	LSG Rednitz-, Pegnitz- und Regnitztalsystem (Fluss- und Auenlandschaft in Fürth)
12	LSG Farnbachtal (Wegeführung abschnittsweise vorhanden)
13	Wegestrukturen längs dem Main-Donau-Kanal
14	LSG Zennatal/ Zennwald (Wegeführung abschnittsweise vorhanden)
15	LSG Am (Bucher) Landgraben/ Wäsiggraben
16	LSG Waldgebiet Mannhof

Tabelle 12: Aufstellung der ruhigen Gebiete nach Kategorien

Das für Fürth bedeutendste ruhige Gebiet ist die Auen- und Flusslandschaft von Rednitz, Pegnitz und Regnitz im Stadtgebiet. Dieses zieht sich als „grünes Band“ in Süd-Nord-Ausrichtung durch die Stadt. Die bestehenden Wegeverbindungen dienen sowohl der Erholung, als auch insbesondere im Bereich des Radverkehrs als verkehrsarme Verbindung.

Der Fürther Stadtwald im Südwesten der Stadt ist zwar von einer erheblichen Flächengröße geprägt, dürfte aber aufgrund der Lage (ca. 3 km Luftlinie von der Altstadt entfernt) und bestehender Barrieren (Südwesttangente und Europakanal) für die Naherholung eine geringere Rolle spielen, als die benannten Flussauen. Weitere kleinere Flächen, Täler und Parks dienen als nähräumliche Erholungsflächen, wobei die Lärmbelastung nicht in allen Bereichen mit „Ruhe“ gleichzusetzen sein dürfte (z.B. liegen die Landschaftsschutzgebiete „Waldgebiet Mannhof“ und „Am (Bucher) Landgraben“) unweit der Autobahn.



Foto: Ruhiges Gebiet Regnitztal und Mannhofer Weiher

Die benannten „Ruhigen Gebiete“, welche als solche im Maßnahmenplan festzulegen sind, sind vor weiteren Verlärmungen (bspw. Ansiedlung von Gewerbe oder Anlage von Verkehrswegen) zu schützen. Darüber hinausreichende Maßnahmen zum Schutz gegen bereits bestehende Lärmquellen sowie Maßnahmen zur verbesserten fußläufigen (barrierefreien) Erreichbarkeit wären im Einzelfall zu prüfen.

7. Zusammenfassung und Ausblick

Parallel zur Auslage Analyse des Lärmaktionsplanes wurde in der Stadt Fürth eine Befragung durchgeführt. Die Beantwortung erfolgte größtenteils online per Befragungstool. In geringem Maße wurde von den Möglichkeiten der Übermittlung per E-Mail oder des Ausdrucksens von Papierbögen Gebrauch gemacht. Im Ergebnis der Befragung wurde die Analyse des Verkehrslärms sowie der bisherigen Maßnahmen durch die Fürther größtenteils bestätigt und positiv eingestuft – allen voran die Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit und die Förderung des Umweltverbundes. Allerdings wird auch weiterhin deutliches Verbesserungspotential durch die Bürger wahrgenommen, gesamtstädtisch v.a. bezüglich zugelassener Höchstgeschwindigkeiten und der Förderung des Umweltverbundes. Hinweise abseits der Lärmaktionsplanung wurden der Stadtverwaltung zur weiteren Bearbeitung übermittelt.

Die Maßnahmen der vorliegenden Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Fürth beziehen sich vornehmlich auf die kartierten Straßenzüge und waren zu einem Großteil aus dem 2017 beschlossenen Lärmaktionsplan zu übernehmen. Für die stark lärmemittierende Bundesautobahn A 73 ist die Regierung Oberfranken zuständig. Alle weiteren Straßen wurden gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie bedacht, wobei eine Konzentration auf besonders belastete Abschnitte (mindestens 50 Betroffene im L_{Night} -Pegel $> 57 \text{ dB(A)}$) notwendig war. Außerdem werden gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen beschrieben.

Weitere Lärmquellen (U-Bahn, Gewerbe- und Industrielärm, Sport- und Freizeitlärm) wurden ebenfalls untersucht. Dort ergaben sich jedoch keine Belastungen, die im Rahmen der gesetzten Prioritäten zu behandeln waren. Abseits des Handlungsspielraums der Stadt Fürth befinden sich außerdem der Eisenbahn- sowie der Flugverkehrslärm. Die Kartierungsergebnisse und der LAP des Eisenbahn-Bundesamtes wurden der Verständlichkeit halber mitgeliefert und eingeordnet.

Wichtige lärmindernde Maßnahmen entlang der hochbelasteten Straßen betreffen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im sensiblen Zeitraum des Nachtschlafs, die Prüfung geeigneter Straßenabschnitte auf den Einbau von lärmminderndem Asphalt und die Einrichtung eines kommunalen Lärmschutzfensterprogramms. Potentielle Umgehungsstraßen finden im Bericht Beachtung, können jedoch im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht abschließend verkehrstechnisch beurteilt werden. Des Weiteren wird an einigen Abschnitten die Einordnung von Radverkehrsanlagen vorgeschlagen.

Das Lärmschutzfensterprogramm kann – je nach Haushaltslage und beschlossener Förderrichtlinien der Stadt – auch für Wohngebäude abseits der benannten Lärmschwerpunkte geöffnet werden. Voraussetzung ist in jedem Fall eine erhöhte Lärmbelastung. Weitere generelle Maßnahmen mit lokaler Wirksamkeit sind die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

auf Abschnitten mit häufigen Überschreitungen (durch Kontrollen oder Dialog-Displays, möglichst stationär) sowie Erhalt und Sanierung der Infrastruktur.

Zwei Maßnahmen mit gesamtstädtischer Wirkung betreffen den in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan und die Stadtentwicklungsplanung. Hier werden strategisch-konzeptionelle Vorgehensweisen beschrieben, die langfristig zur Minderung/ Vermeidung von Lärmemissionen dienen und (weiterhin) Beachtung finden sollen.

Maßnahme G3 (Optimierung der Datenerhebung, -bereitstellung und -aufbereitung für die Lärmkartierung und -aktionsplanung) dient vor allem der effizienten Bearbeitung künftiger LAP-Fortschreibungen. Darüber hinaus haben die hierbei zu ermittelnden und aufzubereitenden Daten auch generell einen hohen Nutzen für die gesamte Verkehrs- und Stadtplanung.

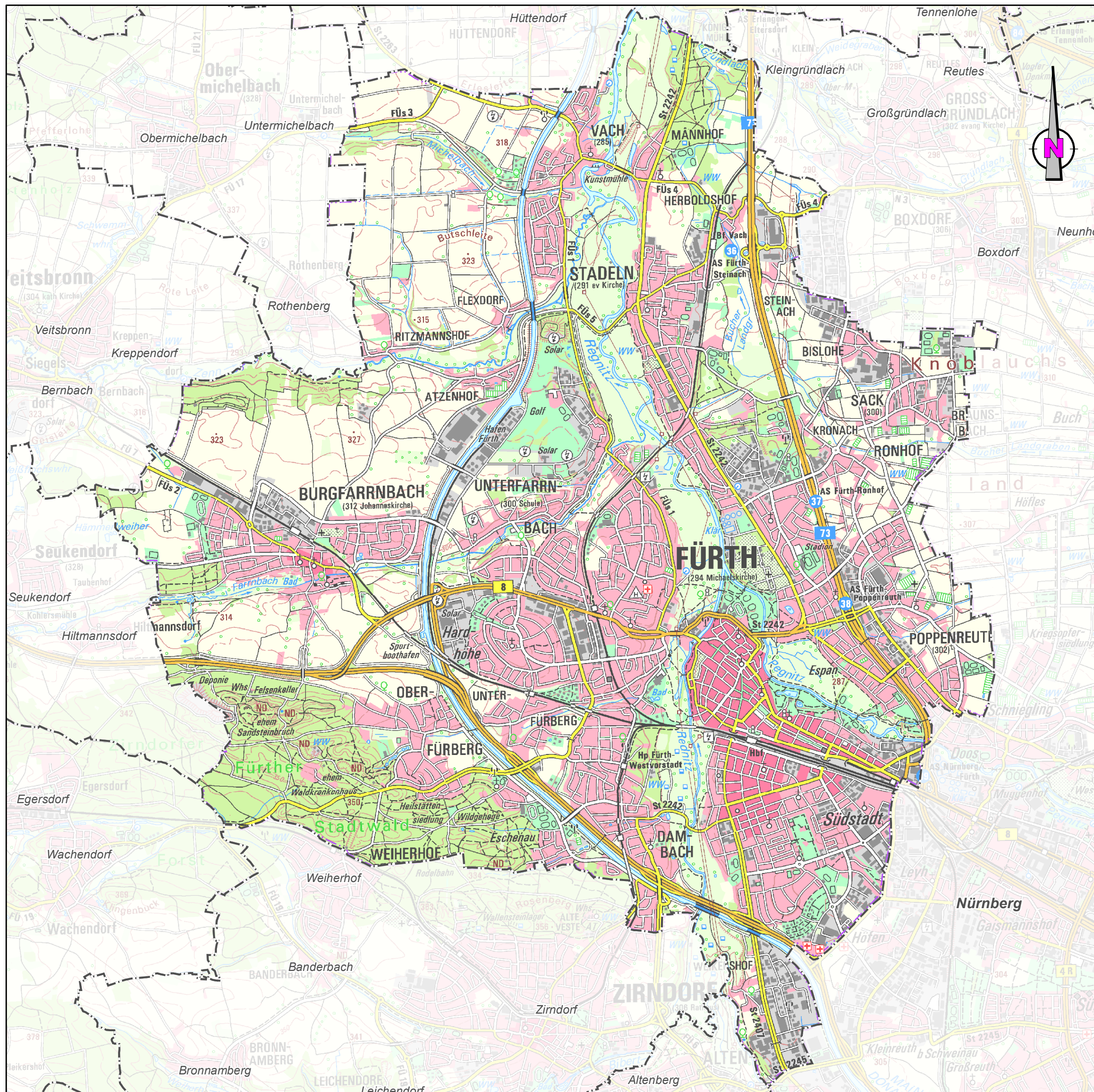
Die Ruhigen Gebiete waren maßgeblich aus dem bereits bestehenden Lärmaktionsplan zu entnehmen und bedurften aktuell keiner Anpassung. Die Festlegungen zum Schutz und nach Möglichkeit weiteren Beruhigung der genannten Bereiche bleiben bestehen.

Der mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmte Entwurf wurde in einer online-Konferenz vorgestellt. Dabei konnten Verständnis- und Rückfragen der Bürger beantwortet und das gemeinsame Verständnis zur Lärmaktionsplanung gestärkt werden. Gesondert abzuwägende Forderungen waren nicht zu verzeichnen. Der Lärmaktionsplan ist im Umweltausschuss der Stadt Fürth vorzustellen und anschließend Stadtrat zu beschließen. Mit dem politischen Beschluss sind die Maßnahmen planerisch zu vertiefen und hernach umzusetzen.

Turnusmäßig ist die nächste Lärmkartierung bereits im Jahr 2022 vorgesehen, worauf die Fortschreibung des LAP in 2023 folgen sollte. Die Anstrengungen zur Maßnahmenverfolgung des LAP 2020 sind bis dahin fortzuführen, wobei die Umsetzung des gesamten Maßnahmenpakets und insbesondere sehr kostenintensiver Maßnahmen innerhalb von zwei Jahren nicht als realistisch erscheint. Eine Fortschreibung im Anschluss der nächsten Lärmkartierung sollte dennoch angestrebt werden, um nach Möglichkeit dauerhaft in den von EU und Bund vorgesehenen 5-Jahresturnus der Lärmaktionsplanung hineinzufinden.



Übersichtskarte



Karteninhalte
Gemeinden (ATKIS): Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2018;
DTK50: Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2019

Kartenmaßstab
1 : 41.000

Abbildung 1

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Zulässige Geschwindigkeiten der kartierten Straßen

Zulässige Geschwindigkeit Tag

	30 km/h
	50 km/h
	60 km/h
	70 km/h
	80 km/h
	100 km/h
	120 km/h
	130 km/h
	abweichende Geschwindigkeit Lkw*, Farben wie oben

(* im Verfahren VBus liegt die max. Geschwindigkeit für Pkw bei 130 km/h und für Lkw bei 80 km/h)

Hinweis: Darstellung der in die Kartierung eingeflossenen Werte. Aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen weichen in vereinzelt Bereichen ab.

	Autobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Hauptwirtschaftsweg
	Eisenbahn

Karteninhalte
Grundkarte (ATKIS): Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2018;
Geschwindigkeiten: Stadt Fürth

Kartenmaßstab
1 : 41.000

Abbildung 2.1



Verkehrsmengen der kartierten Straßen

Verkehrsmengen DTV



Verkehrsmenge* in Kfz/ 24 h (DTV)
Schwerverkehrsanteil

**DTV-Werte auf volle 100 gerundet*



Autobahn



Bundesstraße



Staatsstraße



Kreisstraße



Gemeindestraße



Hauptwirtschaftsweg



Eisenbahn

Karteninhalte

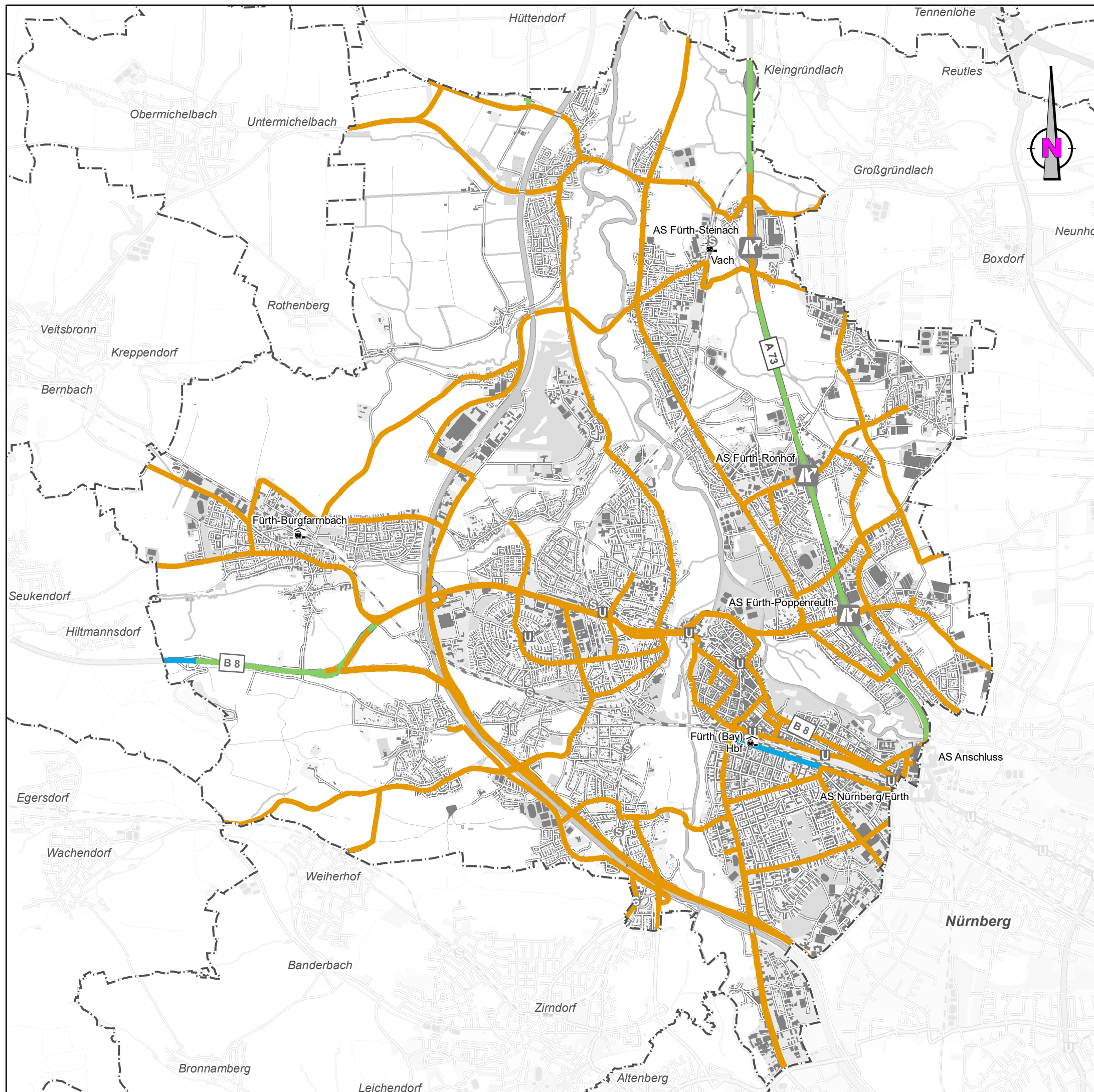
Grundkarte (ATKIS): Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2018;
Verkehrsmengen: Stadt Fürth

Kartenmaßstab
1 : 41.000

Abbildung 2.2

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr







Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und
Verbraucherschutz

Lärmaktionsplan 2020

**Fahrbahnbeläge der kartierten
Straßen**

Fahrbahnbelag

nicht geriffelte Gussasphalte,
Asphaltbetone oder Splittmastix

Splittmastix, Asphaltbeton mit -2 dB(A)
Abschlag

lärmoptimierte Fahrbahnbeläge mit -3
dB(A) Abschlag

A 73

Autobahn

B 8

Bundesstraße

Staatsstraße

Kreisstraße

Gemeindestraße

Hauptwirtschaftsweg

Eisenbahn

Karteninhalte
Grundkarte (ATKIS): Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2018;
Verkehrsmengen: Stadt Fürth

Kartenmaßstab
1 : 41.000

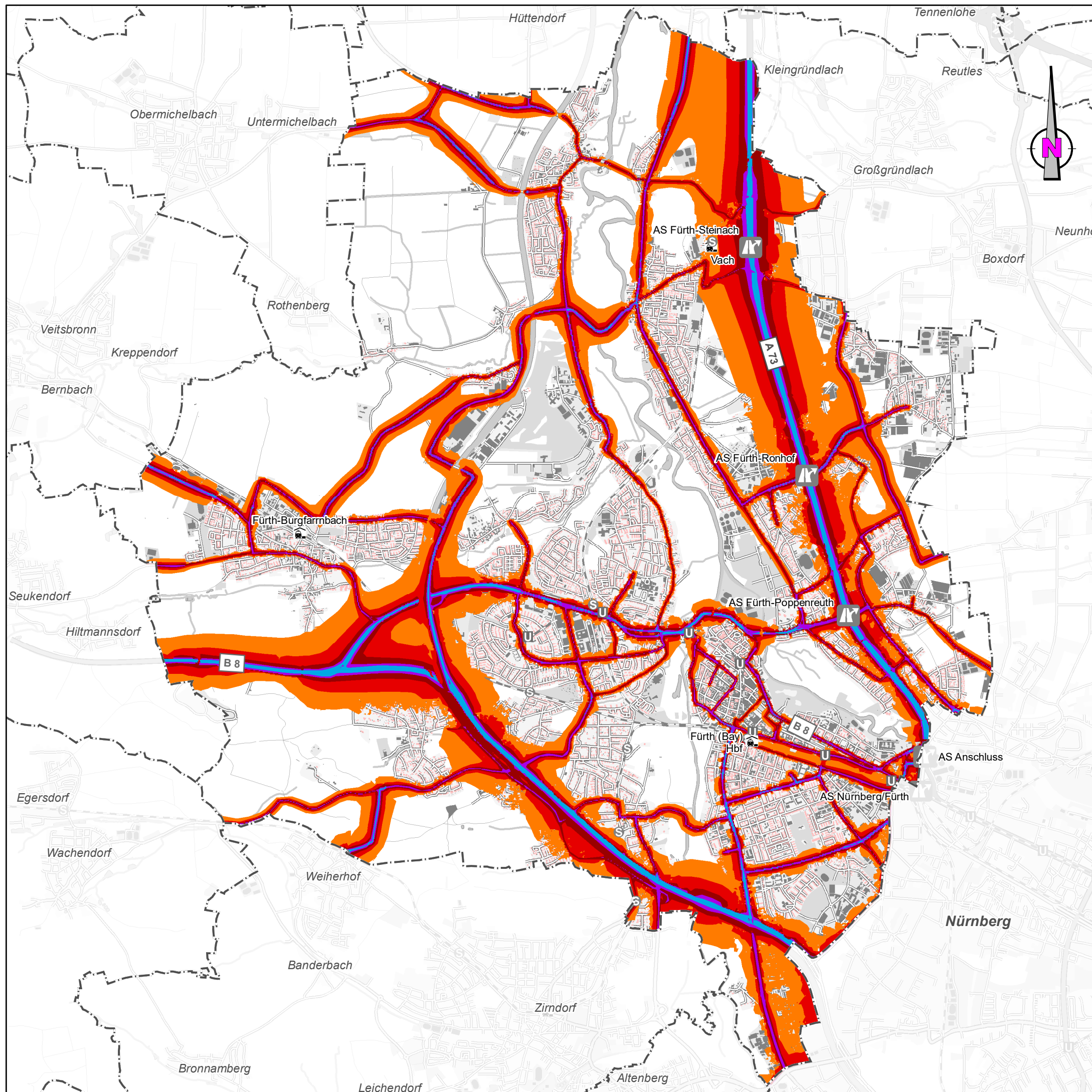
Abbildung 2.3

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Bearbeitungsstand: März 2020

1151_Abb2.3_Fahrbahnbeläge.mxd





Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Lärmaktionsplan 2020

Lärmkartierung Straße

Lärmindex L_{DEN} (24h-Pegel)

Kartierung von Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsaufkommen > 3 Mio. Kfz/ Jahr (entspricht DTV von > 8.200 Kfz/ Tag)

L_{DEN} - 5dB(A)-Klassen

	>55-60 dB(A)
	>60-65 dB(A)
	>65-70 dB(A)
	>70-75 dB(A)
	>75 dB(A)

 Wohngebäude
 sonstige Gebäude

 Autobahn
 Bundesstraße
 Staatsstraße
 Kreisstraße
 Gemeindestraße
 Hauptwirtschaftsweg
 Eisenbahn

Karteninhalte
Grundkarte (ATKIS): Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2018;
Lärmkartierung: Möhler + Partner Ingenieure AG im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt

Kartenmaßstab
1 : 41.000

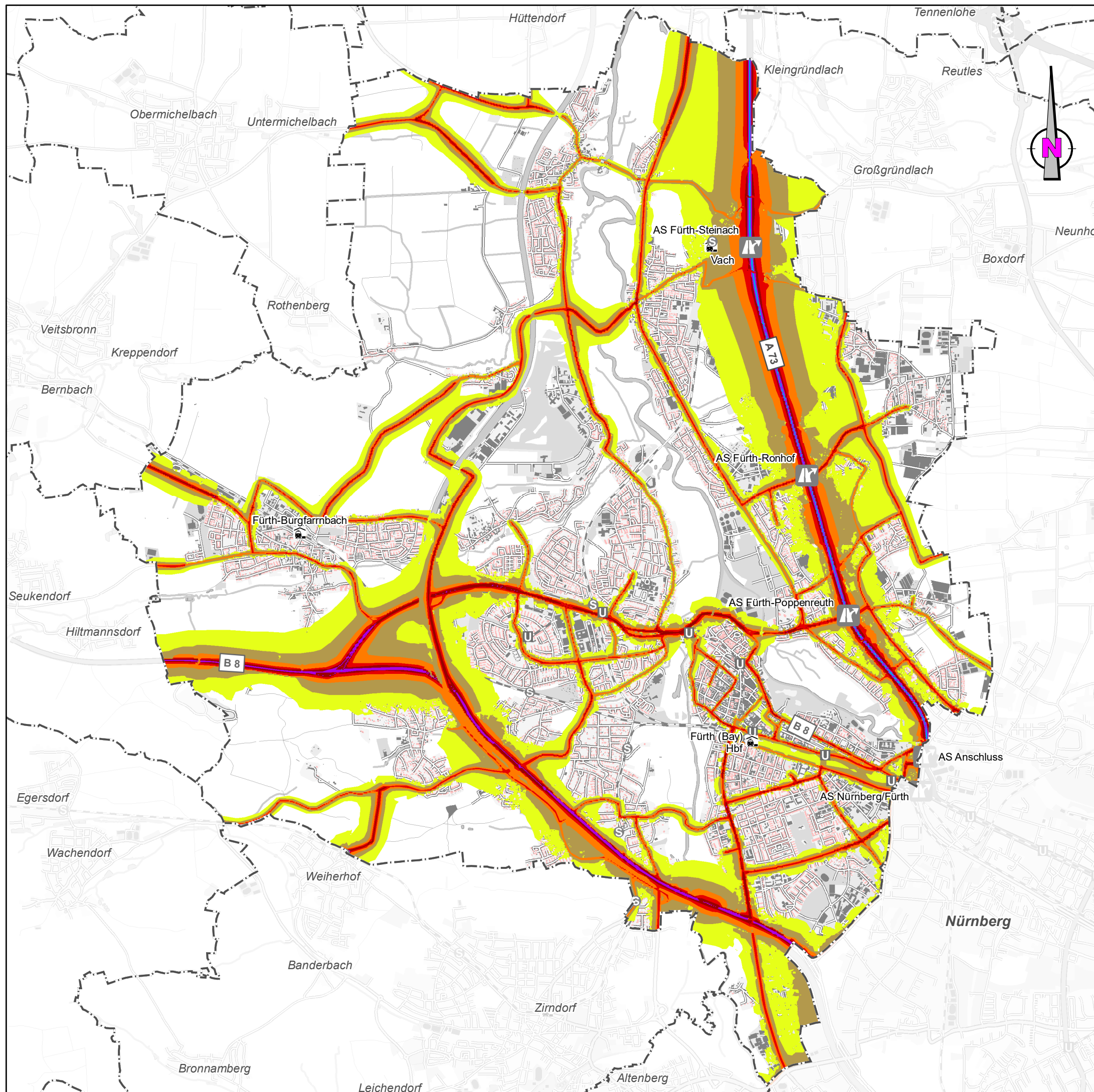
Abbildung 3.1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Bearbeitungsstand: März 2020

1151_Abb3.1_LDEN_Straßen.mxd





Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und
Verbraucherschutz
Lärmaktionsplan 2020

Lärmkartierung Straße

Lärmindex L_{NIGHT} (Nachtstunden 22 - 6 Uhr)

Kartierung von Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsaufkommen > 3 Mio. Kfz/ Jahr
(entspricht DTV von > 8.200 Kfz/ Tag)

L_{NIGHT} - 5dB(A)-Klassen

	>45-50 dB(A)
	>50-55 dB(A)
	>55-60 dB(A)
	>60-65 dB(A)
	>65-70 dB(A)
	>70-75 dB(A)
	>75 dB(A)

 Wohngebäude
 sonstige Gebäude

 Autobahn
 Bundesstraße
 Staatsstraße
 Kreisstraße
 Gemeindestraße
 Hauptwirtschaftsweg
 Eisenbahn

Karteninhalte
Grundkarte (ATKIS): Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2018;
Lärmkartierung: Möhler + Partner Ingenieure AG im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt

Kartenmaßstab
1 : 41.000

Abbildung 3.2

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Bearbeitungsstand: März 2020

1151_Abb3.2_LNight_Straßen.mxd



Lärmschwerpunkte

Fassadenpegel an Wohngebäuden

- $L_{\text{Night}} > 57 - 60 \text{ dB(A)}$
- $L_{\text{Night}} > 60 - 65 \text{ dB(A)}$
- $L_{\text{Night}} > 65 \text{ dB(A)}$

○ vertiefend zu betrachteter Straßenabschnitt mit hohen Betroffenheiten

○ zurückgestellter Straßenabschnitt mit hohen Betroffenheiten

○ Lärmquelle Autobahn (keine Betrachtung im kommunalen LAP)

■ Wohngebäude
■ sonstige Gebäude

■ A 73 Autobahn
■ B 8 Bundesstraße
— Staatsstraße
— Kreisstraße
— Gemeindestraße
— Hauptwirtschaftsweg
— Eisenbahn

Karteninhalte
Grundkarte (ATKIS): Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2018;
Lärmkartierung: Möhler + Partner Ingenieure AG im Auftrag des Bayerischen
Landesamtes für Umwelt

Kartenmaßstab
1 : 41.000

Abbildung 3.3

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Ruhige Gebiete

Darstellung der Bereiche mit Erholungsfunktion, die vor einer Zunahme der Lärmbelastung geschützt werden sollen.



Ruhige Landschaftsräume

- 1 LSG Rednitz-, Pegnitz- und Regnitztalsystem (gesamte Fluss- und Auenlandschaft in Fürth), auch *Ruhige Achsen mit Erholungs- und/ oder Verbindungsfunktion*
- 2 LSG Stadtwald



Innerstädtische Freiräume

- 3 Solarberg bei Atzenhof
- 4 Städtischer Friedhof Fürth
- 5 Stadtpark
- 6 Südstadtpark
- 7 LSG Michelbachtal
- 8 LSG Scherbsgraben
- 9 Willy-Brandt-Anlage
- 10 Konrad-Adenauer-Anlage



Ruhige Achsen mit Erholungs- und/ oder Verbindungsfunktion

- 11 LSG Rednitz-, Pegnitz- und Regnitztalsystem (gesamte Fluss- und Auenlandschaft in Fürth)
- 12 LSG Farnbachtal (Wegeführung abschnittsweise vorhanden)
- 13 Wegestrukturen längs dem Main-Donau-Kanal
- 14 LSG Zennatal/ Zennwald (Wegeführung abschnittsweise vorhanden)
- 15 LSG Am (Bucher) Landgraben/ Wäsiggraben
- 16 LSG Waldgebiet Mannhof



Autobahn



Bundesstraße



Staatsstraße



Kreisstraße



Gemeindestraße



Hauptwirtschaftsweg



Eisenbahn

Karteninhalte
Grundkarte (ATKIS): Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2018;
Ruhige Gebiete: Bayerisches Landesamt für Umwelt

Kartenmaßstab
1 : 41.000

Abbildung 5

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr



**Senden Sie den Bogen zurück an folgende Adresse
oder nutzen Sie den Rathausbriefkasten:**

Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und
Verbraucherschutz
Abteilung Umwelt und städt. Forste
Frau Hopfengärtner
Schwabacher Str. 170
90763 Fürth

Lärmaktionsplan Fürth 2020

Bürgerbefragung zum Verkehrslärm

Sehr geehrte Einwohner der Stadt Fürth,

trotz Corona-Krise setzen wir und die Stadtverwaltung unsere Arbeit fort, weil wir auch in diesen Zeiten an dem bisherigen Weg festhalten wollen, eine weitere Verbesserung der Bedingungen für die Einwohner der Stadt zu erzielen. Die Stadtverwaltung schreibt in diesem Jahr gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) den Lärmaktionsplan fort. Im Rahmen dieser Fortschreibung sollen die Erfolge aus den vorangegangenen Lärmaktionsplänen überprüft und evaluiert werden. Dazu möchte die Stadt Fürth auch ihre Einwohner bitten die aktuelle Verkehrs-Lärmsituation aus Ihrer Sicht zu beurteilen. Im Folgenden haben wir einige Fragen dazu und zur möglichen Lärmreduzierung an Sie und bitten um Beantwortung und damit Ihre Unterstützung in diesem Prozess.

Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass die Befragung freiwillig ist und die Anforderungen an den Datenschutz berücksichtigt sind. Sollten Sie Fragen oder Hinweise haben, können Sie sich gern an die Stadt Fürth - Frau Hopfengärtner - Abt. Umweltschutz der Stadtverwaltung Fürth (mail: gudrun.hopfengaertner@ fuerth.de) wenden.

Ihre Stadt Fürth und das beauftragte Ingenieurbüro IVAS

-
- 1. Ich wohne an der folgenden Straße** (bitte Wohnstraße und möglichst genauen Abschnitt benennen, bspw. „Kaiserstraße zwischen Neumannstraße und Schwabacher Straße“):

Wohnstraße:

zwischen:

und:

2. Ich fühle mich in meinem Wohnumfeld von diesen Lärmquellen folgendermaßen belastigt:

Grad der Belästigung (bitte 1 Kreuz je Tageszeit und Quelle)

Quelle	Tag, 6-22 Uhr				gibt's nicht	Nacht, 22-6 Uhr				gibt's nicht
	← sehr stark	-----	gar nicht	→		← sehr stark	-----	gar nicht	→	
Pkw	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Lkw	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Motorrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Bus	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Zug	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
U-Bahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Sonstiges (bitte Lärmquelle benennen und bewerten)										
.....	☐	☐	☐	☐		☐	☐	☐	☐	

3. Zur Reduzierung des Verkehrslärms in meinem Umfeld könnte ich folgende Maßnahmen akzeptieren:

Meine Akzeptanz (bitte 1 Kreuz je Zeile)

Maßnahme	absolut	eher ja	eher nein	keinesfalls	keine Meinung
▪ Geschwindigkeitskontrollen	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Geschwindigkeitsbeschränkung nachts	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Geschwindigkeitsbeschränkung tags	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Optimierung der Ampelschaltung	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Verbesserung des Angebotsnetzes für den Radverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Verbesserte Querungsmöglichkeiten und Gehwege für Fußgänger	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Förderung des öffentlichen Verkehrs	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Begrünung des Straßenraumes (z.B. Bäume / Sträucher)	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Verbesserung des Straßenzustandes (z.B. Ersatz lauter/ schadhafter Fahrbahndecken durch Sanierung/ aktuellere Bauweisen)	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Lärmschutzwälle / -wände	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Finanzielle Hilfe für Lärmschutz am Gebäude (Schallschutzfenster / Lüfter)	☐	☐	☐	☐	☐

Welche Maßnahmen könnten Sie sich noch in Ihrem Wohnumfeld vorstellen?

.....

.....

4. **Der Verkehrslärm an der folgenden Straße / an folgendem Platz stört mich am meisten**
(bitte bis zu 3 konkrete Orte mit entsprechender Lärmquelle benennen):

.....

.....

5. **Ich kann mir vorstellen, selbst folgende Beiträge zur Lärmreduzierung zu leisten:**

Beitrag	Meine Bereitschaft (1 Kreuz je Zeile)				keine Meinung
	absolut	eher ja	eher nein	keinesfalls	
▪ Häufigere Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) statt des Autos	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Häufiger Rad fahren statt Auto	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Öfter zu Fuß gehen als bisher	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Stetige und rücksichtsvolle Fahrweise (z.B. kein starkes Beschleunigen)	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Bessere Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Nutzung lärmarmen Reifen	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Fahren eines Elektroautos	☐	☐	☐	☐	☐
▪ Verzicht auf eigenes Auto und Nutzen von Bike- & Carsharing-Angeboten	☐	☐	☐	☐	☐

Welche Beiträge könnten Sie sich noch vorstellen zur Lärminderung zu leisten?

.....

.....

6. **Bei ruhigen Orten, die zur Erholung dienen, denke ich in Fürth an die folgenden** (bitte bis zu 3 Orte benennen):

.....

.....

7. **Mir sind diese bisherigen Maßnahmen der Stadt bekannt, die zu einer Minderung des Verkehrslärms führten (bitte bis zu 3 konkrete Maßnahmen benennen):**

.....
.....

8. **Sonstige Anmerkungen / Anregungen**

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

9. **Möglichkeit zur Angabe von Kontaktdaten (Sofern Sie über die fachliche Stellungnahme zu Ihren Anmerkungen persönlich informiert werden möchten, können Sie hier Ihre Kontaktdaten – E-Mail oder Postanschrift - angeben):**

.....
.....

Aktuelle Informationen zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sowie zum bestehenden Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2017 erhalten Sie unter www.fuerth.de.

Wir danken für Ihre Mitarbeit.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
----------	---	--

Anlage 2: Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen und Hinweise

1 – Anwohner Erlanger Straße (per Fragebogen)		
1-1	(B) Generelle Kritik an der Konzentration des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen. Dadurch Mehrbelastung der dort wohnenden Personen.	Langfristiges Ziel der Verkehrsplanung sollte die größtmögliche Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund sein. Dies kann die Lärmaktionsplanung nicht leisten. Die Konzentration von Kfz-Verkehren auf Hauptverkehrsachsen erfolgt aus verschiedenen Gründen, u.a. zur Sicherstellung von Verkehrsfluss, Sicherheit und auch zum Lärmschutz. Die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung folgen der Maßgabe, Einflüsse des Verkehrslärms in stark betroffenen Bereichen zu verringern, ohne dabei zusätzliche Betroffenheiten zu verursachen. Eine flächige Verteilung des Verkehrs würde zu deutlich höheren Betroffenenzahlen sowie zu einer Verringerung wichtiger Erholungsräume führen. → Anregung wird nicht übernommen.
2 – Anwohner Karolinenstraße (per Fragebogen)		
2-1	(F) Finanzielle Förderung von Elektro-Lastenrädern für alleinerziehende Personen sowie von seniorengerechten E-Rollern.	Die generelle Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). Zur Förderung von Lastenrädern (mit oder ohne elektrische Unterstützung) besteht ein Förderprogramm, wodurch bis zu 25 % des Netto-Anschaffungspreises durch die Stadt Fürth erstattet werden. Zum Zeitpunkt der Informationsabfrage (02.09.2020) standen noch Mittel aus dem Budget des Förderprogramms zur Verfügung. Nähere Informationen sind beim Amt für Wirtschaft einzuholen. Eine Förderung von E-Rollern wird aktuell nicht verfolgt. → Anregung wird weitergeleitet.
3 – Anwohner Poppenreuther Straße (per Fragebogen)		
3-1	(H) Häufige Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/ h auf der Poppenreuther Straße.	Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird als Maßnahme im LAP geführt (vgl. Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
3-2	(F) Durchfahrtsverbot der Poppenreuther Straße im Ortskern mit Freigabe für Anlieger aufgrund hoher Nutzung des Abschnitts durch Pendler.	Genannter Abschnitt ist kein Lärmschwerpunkt. Die Nutzung für Durchgangsverkehr wird zur Überprüfung weitergeleitet. → Anregung wird weitergeleitet.
4 – Anwohner Theresienstraße (per Fragebogen)		
4-1	(F) Ausbau des Carsharing-Angebotes, insbesondere günstigere Angebote für längere Mietdauern.	Abwägungen zum Ausbau von Carsharing sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung sowie in Abstimmung der beteiligten Akteure zu treffen. Die Preisgestaltung obliegt dem Anbieter. Die Anregung der Carsharing-Förderung wird in Maßnahme G1 integriert. → Anregung wird teilweise beachtet.
4-2	(F) Stadtweit attraktivere Anbindungen im ÖPNV.	Die Förderung des ÖPNV ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		→ Anregung wird beachtet.
4-3	(F) Wiederinbetriebnahme der Linie 189 mit höherer Taktung.	Konkrete Maßnahmen zu ÖPNV-Linien sind im Rahmen der Nahverkehrsplanung festzulegen. → Anregung wird weitergeleitet.
5 – Anwohner Billiganlage (per Fragebogen)		
5-1	(H) Arbeiten zur Sanierung von Straßen werden als zu lang andauernd empfunden.	Der Dauer baulicher Maßnahmen wird in Abhängigkeit der Bedeutung der jeweiligen Straße eine entsprechende Priorität zugeordnet. Ferner hängt diese auch von weiteren nur bedingt beeinflussbaren Faktoren ab, wie bspw. dem Baugrund. Hinweis wird zur Kenntnis genommen. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
5-2	(H) Hinweis, dass an Hauptverkehrsstraßen viel Verkehr herrscht. Wer dort hinzieht, solle sich deshalb nicht über den Verkehrslärm beklagen.	Maßnahmen zur Lärminderung werden grundsätzlich mit Bedacht aller sonstigen Umstände ausgewählt. Dies betrifft auch die Lärmreduzierung an Hauptverkehrsstraßen. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
5-3	(H) Ausweisung von Tempo-30-Zonen und Förderung des Radverkehrs werden als Bevormundung empfunden.	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Tempo-30) oder zur Förderung des Umweltverbundes (Förderung Radverkehr) dienen der zukunftsfähigen Stadtentwicklung – aus ökologischer und ökonomischer Sicht – und sind deshalb i.d.R. gerechtfertigt. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6 – Anwohner Unterfarnbacher Straße (per Fragebogen)		
6-1	(H) Beschleunigen und Verzögern von Bussen auf Unterfarnbacher Straße wird als zu laut empfunden.	Hinweis liegt nicht im Verantwortungsbereich des LAP. → Hinweis wird weitergeleitet.
6-2	(H) Wahrnehmung, dass Zeitplan des Busverkehrs zu knapp bemessen ist.	Hinweis liegt nicht im Verantwortungsbereich des LAP. → Hinweis wird weitergeleitet.
6-3	(F) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Unterfarnbacher Straße.	Unterfarnbacher Straße weist keine potentiell gesundheitlich Betroffenen auf. Der Maßnahmenvorschlag fällt deshalb nicht in den Verantwortungsbereich des LAP. → Anregung wird weitergeleitet.
7 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
7-1	(H) Aufgrund von Lärm und Abgasen können Fenster nicht geöffnet werden. Erholung in der eigenen Wohnung so nicht möglich.	Weiherstraße weist Lärmbetroffenheit auf, war jedoch bislang aufgrund leicht geringerer Betroffenenzahlen nicht in den Lärmschwerpunkten enthalten. Die Erweiterung des Lärmschwerpunktes 11 (Badstraße/ Theresienstraße) um den bebauten Abschnitt der Weiherstraße wurde im Rahmen der TöB-Abstimmungen geprüft und im LAP übernommen. → Anregung wird beachtet.
7-2	(H) Beschwerde über laute Abgasanlagen und Musik, die von Kfz ausgeht, insbesondere nachts.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
8 – Anwohner Jakob-Wassermann-Straße (per Fragebogen),		
8-1	(H) Verengung der Fronmüllerstraße durch Radschutzstreifen wird als staufördernd wahrgenommen.	Die Anordnung von Radschutzstreifen erfolgt nur nach eingängiger Prüfung und bei entsprechender Machbarkeit. Die Einzelmaßnahme liegt nicht im Verantwortungsbereich des LAP. → Hinweis wird weitergeleitet.
8-2	(B) Tempo-30-Zonen werden auf Steigungsstrecken aufgrund der Nutzung bestimmter Gänge als lärmfördernd wahrgenommen.	In der Lärmkartierung werden generell Zu- bzw. Abschlüsse für Steigungs- und Gefällestrassen beachtet, was für alle Geschwindigkeitsbegrenzungen gilt. Die Fahrweise einzelner Verkehrsteilnehmer ist abseits der Einhaltung der StVO nicht beeinflussbar. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
9 – Anwohner Nürnberger Straße (per Fragebogen)		
9-1	(F) Verkehrslärm Nürnberger Straße wird als unerträglich wahrgenommen trotz Schallschutzfenster. Wunsch nach Änderung der Aufteilung des Straßenraums der Nürnberger Straße: ein Kfz-Fahrstreifen, ein baulich abgetrennter Radfahrstreifen, Abräumen eines Streifens des ruhenden Verkehrs für Begrünung.	Die Nürnberger Straße ist als Lärmschwerpunkt gelistet (s. Anlage 4), Maßnahmen werden vorgeschlagen. Die bauliche Umgestaltung von Straßenräumen allein aus Lärmschutzgründen ist selten zu rechtfertigen bzw. umsetzbar – insbesondere für bedeutende Hauptverkehrsachsen. Dies fällt in die Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
9-2	(F) Geringeres Beschleunigen/ Bremsen der Busse und E-Busse zur Lärminderung und für Insassen.	Busse des ÖPNV beschleunigen und bremsen i.d.R. bereits aus Sicherheitsgründen (bspw. stehende Fahrgäste) nur in begrenztem Maße. Die Entscheidung zum Erwerb und Einsatz von E-Bussen hängt u.a. von den verfügbaren finanziellen Mitteln sowie Fördermöglichkeiten ab und ist durch den Verkehrsbetrieb im einzelnen abzuwägen. → Anregung wird weitergeleitet.
10 – Anwohner Flößbaustraße (per Fragebogen)		
10-1	(F) Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkungen tagsüber auf den Zeitraum von 22 bis 7 Uhr.	Der für die Kartierung relevante Nachtzeitraum liegt laut EU-Umgebungslärmrichtlinie zwischen 22 und 6 Uhr. Darüber hinausgehende Zeiten sind gesondert festzulegen. In Fürth wird der zu schützende Nachtzeitraum aktuell mit 20 bis 6 Uhr angegeben. → Die Anregung wird weitergeleitet.
11 – Anwohner Poppenreuther Straße (per Fragebogen)		
11-1	(H) Hohe Verkehrslärmbelastung durch Lkw und Busse morgens und abends an der Poppenreuther Straße trotz Schallschutzfenstern.	Die Poppenreuther Straße ist bereits abschnittsweise als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Maßnahmen werden vorgeschlagen (siehe Anlage 4). → Wird zur Kenntnis genommen.
12 – Anwohner Herrnstraße (per Fragebogen)		
12-1	(F) Attraktivierung von von ÖPNV und E-Autos (Ladesäulen) statt Restriktionen im Kfz-Verkehr (bspw. Tempo-30-Zonen).	Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sind Bestandteil des LAP. Die Förderung von Elektromobilität wird im Verkehrsentwicklungsplan vertieft. Zur wirksamen Verringerung des Verkehrslärms sind jedoch auch Maßnahmen zur Verringerung des Lärms vorhandener Kfz notwendig. Die lärmindernde Wirkung von E-Autos trifft hauptsächlich im Geschwindigkeitsbereich bis 30 km/h zu. Fahrtwind und Rollreibung verursachen bei Geschwindigkeiten von 50 km/h eine ähnliche Geräuscentwicklung wie Kfz mit Verbrennungsmotoren. Der Verzicht

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		auf Tempo-30-Regelungen kann aus Gründen der Lärminderung, aber auch weiterer wie bspw. der Verkehrssicherheit nicht unterstützt werden. → Forderung wird teilweise beachtet.
13 – Anwohner Hintere Straße (per Fragebogen)		
13-1	(H) Wahrnehmung, dass Kfz-Verkehr und insbesondere Schwerverkehr auf der Hintere Straße zugenommen hat, seit die Ortsdurchfahrt Burgfarnbach auf Tempo-30 reduziert wurde.	Aufgrund der vorhandenen Daten zur Kartierung 2012 und 2019 (Straßenverkehrszählung 2012 und 2017) ist aktuell nicht von einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsmengen auszugehen. Die Erhebung der Verkehrsmengen ist Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung. → Hinweis wird weitergeleitet.
14 – Anwohner Lagerstraße (per Fragebogen)		
14-1	(F) Zusätzliche direkte Buslinie Burgfarnbach-Hardhöhe, insbesondere mit direkter Bedienung der U-Bahn-Station.	Liegt im Verantwortungsbereich der Nahverkehrsplanung. → Hinweis wird weitergeleitet.
15 – Anwohner Waldstraße (per Fragebogen)		
15-1	(H) Wahrnehmung störender Motorräder und Sportwagen, besonders im Frühling und Sommer.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
16 – Anwohner Amalienstraße (per Fragebogen)		
16-1	(F) Fußgängerfreundliche Umgestaltung der Straßenräume (breite Gehwege, Begrünung, keine Freigabe für Radfahrer auf Gehwegen, ansprechender Pflasterbelag).	Die Umgestaltung von Straßenräumen fällt in den Verantwortungsbereich des VEP. Die generelle Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs ist in Maßnahme G1 enthalten. → Anregung wird beachtet.
16-2	(F) Gestaltung und Organisation in Bereichen mit Geschwindigkeitszonierung, sodass Radfahrende Vorrang vor Kfz haben (z.B. in Amalienstraße Einbahnstraße plus Radweg auf Straße). Dadurch Attraktivierung des Radverkehrs.	Die Verkehrsregeln werden vom Gesetzgeber in der StVO getroffen. Hier besteht kein Handlungsspielraum. Alternativ wären Fahrradstraßen in Erwägungen einzubeziehen, was in den Verantwortungsbereich des VEP fällt. Die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs ist in Maßnahme G1 enthalten. → Anregung wird beachtet.
17 – Anwohner Waldstraße (per Fragebogen)		
17-1	(F) Bau zusätzlicher Radwege.	Die Förderung des Radverkehrs ist in Maßnahme G1 enthalten. → Anregung wird beachtet.
18 – Anwohner Kaiserstraße (per Fragebogen)		
18-1	(F) Mehr Verkehrskontrollen entlang der Dr.-Meyer-Spreckelsstraße. Sperrung für Kfz-Verkehr mit Freigabe für Anlieger, wenn nötig.	Verkehrskontrollen obliegen der Polizei. Die Straße wird aktuell nicht als Lärmschwerpunkt geführt, eine Sperrung für den Kfz-Verkehr aus Lärmschutzgründen ist darum nicht ausreichend begründet, kann jedoch im Verkehrsentwicklungsplan geprüft werden. → Anregung wird weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
18-2	(H) Wahrnehmung der häufigeren Missachtung der Verkehrsregeln durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Kfz bringen/ abholen.	Verkehrskontrollen obliegen der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
19 – Anwohner Lehenstraße (per Fragebogen)		
19-1	(F) Wunsch nach Maßnahmen unabhängig von persönlichen Beziehungen und wirtschaftlichen Interessen.	Die Entscheidungen des Gutachters zu Maßnahmenvorschlägen werden prinzipiell unabhängig von persönlichen Beziehungen sowie wirtschaftlichen Interessen getroffen. → Anregung wird beachtet.
20 – Anwohner Gartenstraße (per Fragebogen)		
20-1	(H) Hinweis auf laute Kehrmaschine und Laubbläser.	Die Zulässigkeit der Lärmemissionen von Kehrmaschinen und Laubbläsern ist in der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) geregelt. Sofern die vorgegebenen Betriebszeiten (s. § 7 32. BImSchV) eingehalten werden und es sich um Maschinen mit CE-Kennzeichnung handelt, ist deren Verwendung i.d.R. zulässig und zu tolerieren. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
20-2	(F) Verstärkte Kontrollen im ruhenden Verkehr.	Kontrollen des Ruhenden Verkehrs obliegen dem Ordnungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
21 – Anwohner Austräße (per Fragebogen)		
21-1	(F) Attraktivere Gestaltung des Radverkehrs.	Die Förderung des Radverkehrs ist in Maßnahme G1 enthalten. → Anregung wird beachtet.
21-2	(H) Häufige Unterschreitung der Mindestabstände zum Radverkehr durch Kfz entlang Schutzstreifen sowie in Tempo-30-Zonen, u.a. Dambacher Straße.	Die Kontrolle zur Einhaltung der Überholabstände zum Radverkehr obliegt der Polizei. Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Hinweis wird weitergeleitet.
21-3	(F) Ersatz von Schutzstreifen durch Radwege.	Die Förderung des Radverkehrs ist in Maßnahme G1 enthalten. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind in der Verkehrsentwicklungsplanung zu diskutieren. → Anregung wird weitergeleitet.
21-4	(H) Fehlende Verbindungen für Radverkehr, z.B. Südstadt nach Innenstadt.	
21-5	(F) Abschleppen von Kfz, die auf Fahrrad-Infrastruktur parken (bspw. Jakobinenstraße und Hirschenstraße).	Die Kontrolle zur Einhaltung Parkierungsregeln obliegt dem Ordnungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
22 – Anwohner Erlanger Straße (per Fragebogen)		
22-1	(F) Zusätzliche Kontrollen im fahrenden und ruhenden Verkehr.	Der LAP enthält bereits eine Maßnahme (L3) zur Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten. Die Kontrolle zur Einhaltung Parkierungsregeln obliegt dem Ordnungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
22-2	(H) Parken auf Baumplatten schadet der Bepflanzung.	Die Kontrolle zur Einhaltung Parkierungsregeln obliegt dem Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
23 – Anwohner Friedrich-Ebert Straße (per Fragebogen)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
23-1	(F) Verengung der Friedrich-Ebert-Straße durch beidseitiges Parken und Begrünung. Anordnung einer Tempo-30-Zone.	Straße wird nicht als Lärmschwerpunkt gelistet. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
24 – Anwohner Amalienstraße (per Fragebogen)		
24-1	(R) Angabe „keinesfalls“ zu eigenen Beiträgen in der Befragung, da teilnehmende Person kein Kfz besitzt.	Eine bereits erfolgte Umsetzung der in der Befragung genannten Handlungsmöglichkeiten ist mit der Bereitschaft dazu prinzipiell gleichzusetzen. Die Formulierung wird in kommenden Befragungen überarbeitet.
25 – Anwohner Leyher Straße (per Fragebogen)		
25-1	(H) Zu attraktiver Radinfrastruktur Beispiele in Erlangen suchen.	→ Hinweis wird weitergeleitet.
26 – Anwohner Ludwigstraße (per Fragebogen)		
26-1	(H) An Baustellen gibt es zu viele und zu lange Umwege für Fuß- und Radverkehr.	Die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs ist in Maßnahme G1 enthalten. Zuständig für die Verkehrsregelung an Baustellen ist das Tiefbauamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
27 – Anwohner Hintere Straße (per Fragebogen)		
27-1	(F) Schaffung sicherer Quermöglichkeiten entlang der Hintere Straße, u.a. Bushaltestelle, Schule, Physiotherapiepraxis.	Die Förderung des Fußverkehrs ist in Maßnahme G1 enthalten. Zusätzliche Quermöglichkeiten sind in der Verkehrsentwicklungsplanung zu diskutieren. → Anregung wird beachtet.
27-2	(H) Hintere Straße wird als Durchfahrtsstraße für Schwerverkehr wahrgenommen.	Abchnitt ist aufgrund geringerer Betroffenenzahlen kein Lärmschwerpunkt. Die Evaluierung des Durchgangsverkehrs fällt in den Bereich der Verkehrsentwicklungsplanung. → Hinweis wird weitergeleitet.
28 – Anwohner Karlstraße (per Fragebogen)		
28-1	(H) Parkhausnutzer des Finanzamtes fahren ab 6 Uhr morgens über eine flexible Rille, die beim Ein- und Ausfahren lärmt.	Spezialfälle wie nebenstehend genannter fallen nicht in die Lärmaktionsplanung. Generell wird hierbei zu einem direkten Gespräch geraten. → Hinweis wird weitergeleitet.
28-2	(H) Reinigungsfahrzeug für Gehwege (fährt ca. um 7 Uhr) wird als sehr laut wahrgenommen und stinkt.	Das Reinigen von Gehwegen ist in der 32. BImSchV geregelt und werktags ab 7 Uhr gestattet (siehe auch Lfd. Nr. 20-1). Bezüglich der olfaktorischen Wirkung von Reinigungsfahrzeugen besteht (abseits der kontinuierlich in Entwicklung befindlichen Technik) kein unmittelbarer Handlungsspielraum. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
29 – Anwohner Cadolzheimer Straße (per Fragebogen)		
29-1	(H) Cadolzheimer Straße wird als zu gefährlich für Tempo-50 wahrgenommen.	Die Beurteilung der Verkehrssicherheit obliegt der örtlichen Unfallkommission. → Hinweis wird weitergeleitet.
30 – Anwohner Franz-Schubert-Straße (per Fragebogen)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
30-1	(F) Ausrüstung der Südwesttangente mit weiterem Lärmschutz.	Lärmschutzbelange wurden beim Bau der Südwesttangente dem Grunde nach berücksichtigt. Es besteht dem Grunde nach kein zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz. → Anregung wird nicht übernommen.
30-2	(F) Zusätzliche Verknüpfung der Südtangente mit der A73 zur Verkehrsverlagerung aus der Fürther Kernstadt.	Die Bewertung potentieller Anbindungen der Südwesttangente erfolgt im Rahmen des VEP. → Anregung wird weitergeleitet.
31 – Anwohner Heilstättenstraße (per Fragebogen)		
31-1	(F) Häufigere Geschwindigkeitskontrollen entlang der Heilstättenstraße.	Straße wird nicht als Lärmschwerpunkt gelistet. → Anregung wird weitergeleitet.
32 – Anwohner Narzissenstraße (per Fragebogen)		
32-1	(F) Generell Tempo-30 innerorts.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
32-3	(F) Geschwindigkeitsreduzierende Schwellen vor Ortseinfahrten.	Schwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind im öffentlichen Straßenraum gesetzlich nicht gestattet. Die Verdeutlichung von Ortseingängen wird jedoch in der Beschreibung zu Maßnahme L3 aufgenommen. → Anregung wird teilweise beachtet.
32-3	(F) Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auch durch Linienbusse.	Bei der Geschwindigkeitsüberwachung wird i.d.R. keine Unterscheidung zwischen den Fahreugarten getroffen. → Anregung wird weitergeleitet.
33 – Anwohner Ronhofer Hauptstraße (per Fragebogen)		
33-1	(F) Installation stationärer Geschwindigkeitsüberwachung entlang der A 73 zwischen Poppenreuth und Steinach in beide Richtungen – Konzentration auf Nachtzeitraum und Schwerverkehr.	Für die Lärmaktionsplanung an Bundesautobahnen im Freistaat Bayern ist die Regierung Oberfranken zuständig. Für die Geschwindigkeitsüberwachung die Regierung in Vertretung des Bundes als Baulastträger. → Anregung wird weitergeleitet.
34 – Anwohner Amalienstraße (per Fragebogen)		
34-1	(H) Koordinierung der LSA (Grüne Welle) auf der Schwabacher Straße könnte zu stetigerer Fahrweise beitragen. Aktuelles ständiges Anfahren sorgt für erhöhte Verlärmung.	Die mögliche Koordinierung aufeinander folgender Lichtsignalanlagen an Hauptknotenpunkten ist Daueraufgabe des Stadtplanungsamtes. Auf der Schwabacher Straße gestaltet sich eine Koordinierung aufgrund der zahlreichen Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit derzeit jedoch schwierig. Die Schwabacher Straße wird in die Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplans einbezogen, was auch die Möglichkeiten einer Koordinierung beinhaltet. → Hinweis wird weitergeleitet.
35 – Anwohner Romminggasse (per Fragebogen)		
35-1	(H) Wahrnehmung, dass Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung zu langsam umgesetzt werden.	Die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie bspw. personeller und finanzieller Ressourcen. Seit Beschluss des ersten LAP wurden

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		bereits zahlreiche Maßnahmen verfolgt, deren sukzessive Umsetzung im Rahmen der sonstigen Verwaltungstätigkeit einzuordnen ist. → Hinweis wird weitergeleitet.
36 – Anwohner Eibenstraße (per Fragebogen)		
36-1	(F) Forderung eines Nachtflugverbots.	Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
37 – Anwohner Amalienstraße (per Fragebogen)		
37-1	(F) Einbahnstraßenregelungen im Bereich der Amalienstraße.	Straße wird nicht als Lärmschwerpunkt gelistet. Die generelle Überprüfung von Einbahnstraßenregelungen fällt in die Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
38 – Anwohner Badstraße (per Fragebogen)		
38-1	(F) Geschwindigkeitsbeschränkung Badstraße/ Theresienstraße aufgrund hohem Fußgänger- und Radfahrer-Aufkommen.	Badstraße und Theresienstraße werden bereits als Lärmschwerpunkt gelistet (siehe Anlage 4), Tempo-30 nachts als Maßnahme geführt. → Kein Anpassungsbedarf.
38-2	(F) Bessere Ausleuchtung vor Parkhaus Comödie.	Die Ausleuchtung des Parkhauses obliegt dem Parkhausbetreiber, die Ausleuchtung der Verkehrswege dem Tiefbauamt. → Anregung wird weitergeleitet.
38-3	(F) Freihalten der Gehwege Ottostraße, bspw. durch Poller/ Pflanzkübel, gegen widerrechtliches Beparken durch Kfz.	Die Förderung des Fußverkehrs ist in Maßnahme G1 enthalten. Maßnahmen zur Gestaltung oder baulichen Änderung von Gehwegen sind durch das Tiefbauamt abzuwägen. → Anregung wird weitergeleitet.
38-4	(F) Verbreiterung der Gehwege am Knotenpunkt Theresienstraße/ Schwabacher Straße wegen erhöhtem Fußgängeraufkommen und da Fußgänger z.T. durch LSA und Schilder behindert werden.	
38-5	(H) Radfahrer fahren entlang der Theresienstraße z.T. auf Gehwegen.	Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregeln obliegen der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
38-6	(R) Punkt „Ich kann mir vorstellen, selbst folgende Beiträge zur Lärminderung zu leisten.“ wurde als schwierig zu beantworten wahrgenommen, wenn im Alltag bereits hauptsächlich ÖPNV und Rad genutzt werden.	Eine bereits erfolgte Umsetzung der in der Befragung genannten Handlungsmöglichkeiten ist mit der Bereitschaft dazu prinzipiell gleichzusetzen. Die Formulierung wird in kommenden Befragungen überarbeitet.
39 – Anwohner Regelsbacher Straße (per Fragebogen)		
39-1	(H) Persönliche Gespräche mit Motorradfahrern und Betreibern der Wein-Mühle führten nicht zu einer Verringerung auftretender Lärmemissionen.	Vorgaben zum Fahrzeuglärm werden vom Gesetzgeber getroffen (aktuelles Prüfverfahren im Bereich Motorradlärm UNECE-R 41.04). Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		Vorgaben über zulässigen Gewerbelärm werden in der 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm, vom 26. August 1998) getroffen. → Hinweis wird weitergeleitet.
40 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
40-1	(F) Deutlich verstärkte Förderung des Umweltverbundes bzw. Verringerung des Kfz-Verkehrs in Verkehrs- und Stadtplanung. Konzentration auf Schaffung einer lebenswerten Stadt.	Die Förderung des Umweltverbundes ist in Maßnahme G1 enthalten. → Kein Anpassungsbedarf.
41 – Anwohner Nürnberger Straße (per Fragebogen)		
41-1	(F) Tempo 30 in der gesamten Innenstadt, Bremsschwellen in allen großen Durchfahrtsstraßen.	Eine stadtweite Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann nur im Verkehrsentwicklungsplan bewertet werden. → Anregung wird weitergeleitet.
41-2	(H) Nürnberger Straße: Kfz mit überhöhter Geschwindigkeit stören Nachtschlaf.	Nürnberger Straße ist als Lärmschwerpunkt gelistet (siehe Anlage 4). Tempo-30 nachts wird vorgeschlagen. → Kein Anpassungsbedarf.
42 – Anwohner Flössaustraße (per Fragebogen)		
42-1	(H) Zum Teil versperren Glas- sowie Altkleidercontainer die Sicht für Fußgänger bzw. Autofahrer auf den weiteren Verkehr.	Zuständig für Genehmigungen zur Aufstellung von Glas- und Altkleidercontainern ist das Tiefbauamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
43 – Anwohner Austräße (per Fragebogen)		
43-1	(F) Abordnung des Radschutzstreifens in der Unterführung Schwabacher Straße. Verweis auf Rückstau der Kfz bis fast zur Fichtenstraße und Gefahrenpotential durch Enge der Straße sowie Rechtsabbieger zum Bahnhof.	Für die Überwachung und Beurteilung des Verkehrsflusses ist das Stadtplanungsamt zuständig. Die Beurteilung der Verkehrssicherheit obliegt der örtlichen Unfallkommission. → Anregung wird weitergeleitet.
43-2	(F) Statt o.g. Radschutzstreifen Schaffung einer Fahrrad-Unterführung als Verbindung der Dambacher Straße und der Ottostraße zur besseren Anbindung an die Innenstadt.	Die Beurteilung potentieller Radverbindungen obliegt dem Stadtplanungsamt und ist dem Grunde nach Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
44 – Anwohner Otto-Serling-Promenade (per Fragebogen)		
44-1	(F) Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur. Führung auf der Fahrbahn wird als unzureichend empfunden (mit Bsp. Kapellenstraße).	Die generelle Förderung des Radverkehrs ist bereits Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). Die Beurteilung einzelner Abschnitte der Rad-Infrastruktur obliegt dem Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
44-2	(H) Förderung von Radverkehr und ÖPNV wird als der beste Lärmschutz empfunden.	Die generelle Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Kein Anpassungsbedarf.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
45 – Anwohner Höfener Straße (per Fragebogen)		
45-1	(F) Bau von Lärmschutzwänden entlang der gesamten Bahnstrecke Nürnberg-Fürth.	Die Lärmaktionsplanung entlang der Bahnstrecken obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Maßnahmen zum Lärmschutz wurden laut aktuellen LAP des EBA bereits teilweise durchgeführt, jedoch sind weiterhin zahlreiche Bewohner betroffen. Durch das Stadtplanungsamt wurde im Rahmen einer Stellungnahme bereits weiterer Bedarf von Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke formuliert (siehe Lärmaktionsplan Teil B, EBA, Stand August 2018). → Anregung wird weitergeleitet.
45-2	(H) Unverständnis über Möglichkeit, laute Autos und Motorräder zuzulassen trotz gesundheitsschädlichen Lärmes.	Vorgaben zum Fahrzeuglärm werden vom Gesetzgeber getroffen (aktuelles Prüfverfahren bspw. für Motorradlärm UNECE-R 41.04). → Wird zur Kenntnis genommen. Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen.
46 – Anwohner Vacher Straße (per Fragebogen)		
46-1	(F) 30 km/ h auf der Vacher Straße (Billiganlage bis Heuweg).	Straßenabschnitt ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
46-2	(F) Mehr Kontrollen gegen Falschparker.	Die Kontrolle zur Einhaltung Parkierungsregeln obliegt dem Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
47 – Anwohner Kleemanngasse (per Fragebogen)		
47-1	keine auswertbare Eingabe	-
48 – Anwohner Zählstraße (per Fragebogen)		
48-1	(H) Eigene Beiträge zur Lärminderung werden bereits soweit wie möglich umgesetzt.	→ Wird zur Kenntnis genommen.
48-2	(H) Hohe Lärmemissionen sowie Umweltschädigung durch schnelles Beschleunigen an Lichtsignalanlagen.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
48-3	(H) Häufig wahrgenommene Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie unzureichende Bestrafung.	Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregeln obliegen der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
48-4	(F) Gesetzliche Begrenzung der Beschleunigung von Kfz auf einen festgelegten und bezogen auf Lärm ertragbaren Höchstwert.	Hier besteht seitens der Stadt Fürth kein Handlungsspielraum, da dies dem Gesetzgeber obliegt. → Anregung wird weitergeleitet.
49 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
49-1	(H) Zahlreiche parkende Kfz („Dauerparker“) auf dem Parkplatz Weiherstraße, da kostenlos bis zu drei Stunden geparkt werden darf. Bewohner finden keinen Stellplatz.	Organisation des Ruhenden Verkehrs obliegt dem Stadtplanungsamt und wird ggf. in der Verkehrsentwicklungsplanung weiter behandelt. → Hinweis wird weitergeleitet.
49-2	(H) Hundekot auf den Grünflächen um die Weiherstraße wird von Hundebesitzern nicht entfernt.	Überwachung der Entsorgung von Hundekot obliegt dem Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
49-3	(H) Parkplatz wird als zu dunkel empfunden mit dem Hinweis, dass schon viermal die Reifen zerstoichen wurden.	Beleuchtung des öffentlichen Raumes obliegt dem Tiefbauamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
49-4	(H) Fehlende Querungshilfe über die Königstraße zur U-Bahn (von der Weiherstraße kommend).	Die Planung von Querungshilfen obliegt dem Stadtplanungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
50 – Anwohner Brückenstraße (per Fragebogen)		
50-1	(H) Häufig wahrgenommene Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Tempo-30-Regelung auf der Brückenstraße in Richtung Mannhof.	Abschnitt ist nicht als Lärmschwerpunkt gelistet. Geschwindigkeitsüberwachung obliegt der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
51 – Anwohner Flurstraße (per Fragebogen)		
51-1	(F) Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/ h, außerorts auf 80 km/ h.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
52 – Anwohner Herrnstraße (per Fragebogen)		
52-1	(H) Auf Herrnstraße wird Durchgangsverkehr in Richtung Nürnberg wahrgenommen.	Herrnstraße ist bereits als Lärmschwerpunkt gelistet (s. Anlage 4). → Kein Anpassungsbedarf.
52-2	(H) Verweis auf Unfälle aufgrund unzureichender Beachtung von Fußgängerüberwegen.	Die Beurteilung der Verkehrssicherheit obliegt der örtlichen Unfallkommission. → Hinweis wird weitergeleitet.
52-3	(F) Anordnung von Tempo-30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Herrnstraße aufgrund hoher Wohnnutzung.	Die Herrnstraße ist als Lärmschwerpunkt gelistet (s. Anlage 4). Vorerst sind die bereits vorgeschlagenen Maßnahmen zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen lassen sich erst begründen, sofern die vorgesehenen Maßnahmen nicht greifen oder keine ausreichende Wirkung entfalten. Diesbezüglich ist auf die nächste Kartierung (vrs. ab 2022) und Aktionsplanung (nicht vor 2023) hinzuweisen. → Anregung wird weitergeleitet.
53 – Anwohner Dr.-Frank-Straße (per Fragebogen)		
53-1	(H) Radfahren wird als gefährlich wahrgenommen.	Die Förderung des Radverkehrs ist bereits Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Kein Anpassungsbedarf.
53-2	(H) Unzureichende Lade-Infrastruktur für Elektroautos sowie unzureichende Fördermöglichkeiten zur privaten Errichtung von	Fragen der Förderung der Lade-Infrastruktur für E-Autos sind in der Verkehrsentwicklungsplanung zu behandeln.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
	Ladesäulen.	→ Hinweis wird weitergeleitet.
54 – Anwohner Widderstraße (per Fragebogen)		
54-1	(F) Verbot zu lauter Abgasanlagen für Pkw und Motorräder.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
55 – Anwohner Vacher Straße (per Fragebogen)		
55-1	(F) Parken privater Fahrzeuge der Anwohner Vacher Straße auf Privatgrund, um Verkehrsfluss zu verbessern und Beschleunigungs- sowie Bremsgeräusche zu verringern.	Ordnung des Ruhenden Verkehrs obliegt dem Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
56 – Anwohner Hintere Straße (per Fragebogen)		
56-1	(H) Information zum weiteren Fortschritt Hintere Straße gewünscht.	Eine Umfahrung der Hintere Straße wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes näher untersucht. Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 entlang der Hintere Straße werden aktuell überprüft. Dabei sind jedoch zahlreiche Unwägbarkeiten einzubeziehen, die Tempo 30 zum Teil entgegen stehen – u.a. Auswirkungen auf den Linienbusverkehr, die aktuelle Gestaltung des Straßenraumes sowie notwendige Vorfahrtsregelungen. → Hinweis wird beachtet.
57 – Anwohner Fuggerstraße (per Fragebogen)		
57-1	(F) Bessere Vernetzung zwischen Städten und Gemeinden.	Vernetzung zwischen Stadt, Ortsteilen und weiteren Gemeinden obliegt dem Stadtplanungsamt und ist grundsätzlich Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
57-2	(H) ÖPNV-Verbindung zwischen Fürth und Herzogenaurach wird als unattraktiv, Rad-Verbindung als zu gefährlich empfunden.	Die Förderung von Radverkehr und ÖPNV ist bereits Bestandteil des LAP (s. Maßnahme G1). → Hinweis wird weitergeleitet.
57-3	(H) Lärmbelastung Fuggerstraße setzt sich insbesondere aus Durchgangsverkehr zwischen Südwesttangente und den Nachbargemeinden zusammen.	Straße ist nicht als Lärmschwerpunkt gelistet. Möglicher Durchgangsverkehr ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu evaluieren. → Hinweis wird weitergeleitet.
58 – Anwohner Erlanger Straße (per Fragebogen)		
58-1	(F) Keine Freigabe für Radfahrer auf Gehwegen.	Die Möglichkeiten zur Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr werden in der StVO geregelt. Die entsprechende Abwägung hängt von zahlreichen Faktoren ab (verfügbarer Raum auf der Fahrbahn, Kfz-Verkehrsmengen, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Bedeutung der Fußverkehrsachse, etc.) und obliegt der Verkehrsbehörde (Stadtplanungsamt). Ein genereller Verzicht auf die Freigabe für den Radverkehr wird nicht als zielführend erachtet. → Anregung wird nicht übernommen.
58-2	(F) Verkehrserziehung für zu schnell fahrende Radfahrer auf	Mögliche Sanktionen bei Nichteinhaltung der Verkehrsregeln werden vom Gesetzgeber festge-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
	Gehwegen.	legt. Die Stadt Fürth besitzt diesbezüglich keinen Handlungsspielraum. → Anregung wird weitergeleitet.
58-3	(H) Wildes Parken auf Gehwegen.	Überwachung des Ruhenden Verkehrs obliegt dem Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
58-4	(H) Hindernisse auf dem Radweg im Wiesengrund, besonders am Friedhofsausgang.	Aufgrund ungenauer Beschreibung kann die Zuständigkeit nicht abschließend geklärt werden. → Hinweis wird weitergeleitet.
59 – Anwohner Nürnberger Straße (per Fragebogen)		
59-1	(F) Baulich abgegrenzte Radwege.	Die Förderung des Radverkehrs ist bereits Bestandteil des LAP (s. Maßnahme G1). Die Abwägung der geeigneten Infrastruktur ist unter Beachtung mehrerer Aspekte zu treffen (bspw. verfügbarer Verkehrsraum, Kfz-/ Rad-/ Fußverkehrsstärken, Bedeutung der Route, etc.) → Anregung wird weitergeleitet.
60 – Anwohner Hirschenstraße (per Fragebogen)		
60-1	(F) Tempo-30 innerorts.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
60-2	(F) Änderung der Verkehrsorganisation mehrstreifiger Straßen zu einem Fahrstreifen je Richtung und Rad-/ Busfahrstreifen.	Die Wahl der Fahrstreifen-Anzahl orientiert sich am vorhandenen Verkehrsaufkommen. Die Förderung des Radverkehrs ist bereits Bestandteil des LAP (s. Maßnahme G1). Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
61 – Anwohner Ronhofer Hauptstraße (per Fragebogen)		
61-1	(F) Nachtflugverbot von 23 bis 7 Uhr.	Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung und Hinweis werden weitergeleitet.
61-2	(H) Im Sommer ist Nachtschlaf aufgrund des Fluglärms nur für 3 Stunden möglich.	
62 – Anwohner Coseler Straße (per Fragebogen)		
62-1	(F) Ausweisung spezieller Lkw- und Kleintransporter-Parkplätze außerhalb von Wohngebieten.	Zuständig für die Ordnung des Ruhenden Verkehrs ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
62-2	(F) Durchsetzung des Verbots des unnötigen Motor-Laufenlassens.	Durchsetzung obliegt der Polizei/ dem Ordnungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
62-3	(F) Beschränkung der Lärmemissionen von PKW und Motorrädern auf deutlich unter 70 dB.	Die zulässigen Schallemissionen von Kfz sind vom Gesetzgeber vorgegeben. Hier besteht seitens der Stadt kein Handlungsspielraum. → Anregung wird nicht übernommen.
62-4	(F) Verbot lauter Abgasanlagen mit unterschiedlichen Geräuschkulissen und künstlichen Fehlzündungen.	Zur Gesetzgebung s.o. Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kon-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		trolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
62-5	(F) Tempo-30 innerorts.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
62-6	(F) Grundsätzliche Regelung rechts-vor-links innerorts, Vorfahrt-Regelung nur als Ausnahme.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Rechts-vor-links als generelle Regelung an Knotenpunkten ist aus Sicht des Lärmschutzes insofern nicht zu befürworten, da dies zu zusätzlichen Lärmemissionen durch Anhalte- und Beschleunigungsvorgänge führen würde. → Anregung wird nicht übernommen.
63 – Anwohner Fichtenstraße (per Fragebogen)		
63-1	(H) Glockengeläut der Kirche St. Paul wird als störend empfunden.	Glockengeläut (ob sakral im Zusammenhang mit religiöser Tätigkeit oder weltlich, bspw. Zeitläuten) ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Gegebenenfalls ist der Kontakt zur betreffenden Gemeinde anzuraten. → Kein Anpassungsbedarf.
64 – Anwohner Amalienstraße (per Fragebogen)		
64-1	(F) Durchgängiges Radnetz bzw. Infrastruktur zur Anbindung von Orten des täglichen Bedarfs.	Die Förderung des Radverkehrs ist bereits Bestandteil des LAP (s. Maßnahme G1), die Überprüfung der Routenführung dem Grunde nach Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregungen/ Hinweis wird weitergeleitet.
64-2	(H) Radrouten für Freizeitverkehr fördern den alltäglichen Radverkehr nicht ausreichend.	
64-3	(F) Querung der Bahngleise im Bereich der Innenstadt für Radfahrer.	
64-4	(H) Unterführung „An der Post“ wird als unfallgefährdend und zu dunkel wahrgenommen. Notwendiges Absteigen ist störend, Fahrradrampen zu steil. Umweg über Jakobinenstraße in die Innenstadt wird als zu weit empfunden.	Überprüfung der Verkehrssicherheit obliegt der Unfallkommission, die Beleuchtung von Verkehrswegen dem Tiefbauamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
65 – Anwohner Leipziger Straße (per Fragebogen)		
65-1	(F) Gesetzliche Regelung, die das Legen von Stromanschlüssen zum Laden von E-Autos in Garagenhöfen erleichtert oder vorschreibt.	Die Bayerische Bauordnung und die aktuelle Stellplatzsatzung der Stadt Fürth sehen derartige Regelungen nicht vor. → Anregung wird weitergeleitet.
65-2	(F) Verengung der Fahrbahn in Brückenbereichen, ggf. mit Begrünung, um überhöhte Geschwindigkeiten zu vermeiden.	Die Einengung von Fahrbahnen ist unter Beachtung verschiedener Randbedingungen zu treffen (Verkehrssicherheit, vorhandene Verkehrsströme und -arten, etc.) und fällt nicht in die Lärmaktionsplanung. Zuständig ist das Stadtplanungsamt.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		→ Anregung wird weitergeleitet.
66 – Anwohner Fronmüllerstraße (per Fragebogen)		
66-1	(F) 365-Euro-Ticket für ÖPNV.	Die Förderung des ÖPNV ist bereits Bestandteil des LAP (s. Maßnahme G1). Die Maßnahme wird mit der Formulierung „bezahlbarer Verkehrsangebote“ präzisiert. → Anregung wird beachtet.
66-2	(F) Erhebliche Verbesserung der Taktzeiten im ÖPNV.	Die Förderung des ÖPNV ist bereits Bestandteil des LAP (s. Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
67 – Anwohner Stettiner Straße (per Fragebogen)		
67-1	(F) Dezentralisierung städtischer Angebote und Strukturen.	Die Beachtung des Lärmschutzes in der Stadtplanung ist bereits Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G2). → Anregung wird beachtet.
67-2	(F) Erschwerung für Kfz-Verkehr.	Die Förderung des Umweltverbundes und damit verbundene Einschränkungen des Kfz-Verkehrs sind Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
67-3	(F) Verbesserung für Radfahrer und Fußgänger – nichtmotorisierter Verkehr muss einfacher, ungefährlicher, angenehmer, konfliktärmer werden.	Die Förderung des Umweltverbundes ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
67-4	(F) Höhere Taktrate und niedrigere Preise im ÖPNV.	
68 – Anwohner Stettiner Straße (per Fragebogen)		
68-1	(F) zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/ h innerorts zur Angleichung an die Geschwindigkeit des Radverkehrs und Vermeidung weiterer Flächenversiegelung.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
68-2	(F) Bewirtschaftung öffentlichen Parkraums, Erhöhung der Parkgebühren, Verkürzen der zulässigen Höchstparkdauer.	Die Nutzung des Parkraumangebotes als Steuerungsinstrument für die Nachfrage im Kfz-Verkehr ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
68-3	(F) Einführen einer Nachweispflicht für Firmen über ÖPNV-Nutzung und Nutzung von Fahrgemeinschaften in der Belegschaft.	Zuständigkeit liegt beim Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung. → Anregung wird weitergeleitet.
68-4	(F) Einführen von Abgaben für Parkplätze.	Die Nutzung des Parkraumangebotes als Steuerungsinstrument für die Nachfrage im Kfz-Verkehr ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird weitergeleitet.
68-5	(F) Verstärkte Kontrolle der Abstellzeiten von Hängern und Wohnwägen.	Kein Bezug zur Lärmaktionsplanung. Zuständig ist das Ordnungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
68-6	(F) Verbindliche Begrünungspflicht für Parkplätze als Beitrag zur Luftreinhaltung und Kühlung.	Begrünung zur Luftreinhaltung fällt in die Luftreinhalteplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
68-7	(F) Senkung der Ticketpreis im ÖPNV, Ausbau der Linien zu den Gewerbegebieten, Optimierung der Anschlüsse.	Die Förderung des ÖPNV ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
69 – Anwohner Balbiererstraße (per Fragebogen)		
69-1	(F) Verstärkte Verkehrskontrollen.	Verkehrskontrollen obliegen der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
69-2	(F) Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
69-3	(F) Ausweitung von Tempo-30.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
69-4	(F) Einführung autofreier Tage.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der Lärmaktionsplanung. → Anregung wird weitergeleitet
69-5	(F) Unterbinden nutzlosen Umherfahrens.	Verkehrskontrollen obliegen der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
70 – Anwohner Alte Reutstraße (per Fragebogen)		
70-1	(F) Querverbindung Schneegasse – Poppenreuther Straße zur Umgehung des Wohngebietes.	Da die Kartierung keine vorrangigen Lärmschwerpunkte ergab, erfolgt keine Betrachtung im LAP. → Anregung wird weitergeleitet.
70-2	(F) Begrenzung auf Tempo-30 von 22 bis 6 Uhr.	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, ist jedoch laut Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Betrachtung ggf. in kommenden Fortschreibungen. → Anregung wird weitergeleitet.
71 – Anwohner Steubenstraße (per Fragebogen)		
71-1	(F) Verringerung von Stau rund um die Moschee Flößaustraße/Steubenstraße, an Schultagen in der Steubenstraße, an Sonntagen um die Chapel.	Abschnitt ist kein Lärmschwerpunkt. Für die Überwachung und Beurteilung des Verkehrsflusses ist das Stadtplanungsamt zuständig. → Anregung wird weitergeleitet.
71-2	(H) Tempo-30 wird als unzureichend zur Verkehrsberuhigung wahrgenommen.	Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt in der Lärmaktionsplanung aus technischer Sicht. Eine darüber hinausgehende Beruhigung kann nicht im Rahmen des LAP geleistet werden. → Hinweis wird weitergeleitet.
72 – Anwohner Glückstraße (per Fragebogen)		
72-1	(F) Aufwertung vorhandener Grünflächen, bspw. Kaiserplatz.	Zuständig ist das Grünflächenamt.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		→ Anregung wird weitergeleitet.
72-2	(F) Ausweitung Tempo-30 auf weitere Straßen.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
72-3	(F) Mehr Geschwindigkeitskontrollen.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
72-4	(F) Mehr Kontrollen besonders lauter Kfz.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
73 – Anwohner Forsthausstraße (per Fragebogen)		
73-1	(F) Anordnung von Tempo-30 und Errichtung eines Dialogdisplays in der Forsthausstraße.	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, ist jedoch kein Lärmschwerpunkt. Betrachtung ggf. in kommenden Fortschreibungen. → Anregung wird weitergeleitet.
73-2	(F) Bundesweites Verbot von Lärm durch laute Musik im Auto sowie verstärkte Kontrollen auf lärmintensive Abgasanlagen.	In § 30 Abs. 1 StVO werden unnötige Lärmbelästigungen verboten. Die Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
74 – Anwohner Braunsbacher Straße (per Fragebogen)		
74-1	(F) Weitere Bemühungen um ein Nachtflugverbot vom Flughafen Nürnberg.	Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
75 – Anwohner Nürnberger Straße (per Fragebogen)		
75-1	(H) Häufiges Parken/ Halten in zweiter Reihe (bspw. aufgrund Ein- und Ausladen) entlang der Nürnberger Straße führt zu häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen sowie Hupen. In Baustellen-Bereichen wird dieser Effekt verringert, da Parken in zweiter Reihe nicht möglich ist.	Die Kontrolle zur Einhaltung Parkierungsregeln obliegt dem Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
76 – Anwohner Scherbsgraben (per Fragebogen)		
76-1	(F) Häufigere und strengere Kontrollen unberechtigt parkender Kfz zu Betriebszeiten des Freibades.	Die Kontrolle zur Einhaltung Parkierungsregeln obliegt dem Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
76-2	(F) Abschleppen von Kfz, die auf dem Gehweg parken und dabei bspw. Personen mit Kinderwagen den Weg versperren.	

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
77 – Anwohner Günter-Brand-Straße (per Fragebogen)		
77-1	(F) Stadelner Hauptstraße: Tempo-30 nachts und an Sonn- und Feiertagen, um Nachtschlaf zu ermöglichen.	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, ist jedoch kein Lärmschwerpunkt. Betrachtung ggf. in kommenden Fortschreibungen. Die gesonderte Betrachtung von Sonn- und Feiertagen ist nicht Bestandteil des LAP. → Anregung wird nicht übernommen.
77-2	(F) Stadelner Hauptstraße: Fest installierte Geschwindigkeitsüberwachung, um Nachtschlaf zu ermöglichen.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Konkretes Anliegen wird intern weitergeleitet. → Anregung wird beachtet.
78 – Anwohner Erhard-Segitz-Straße (per Fragebogen)		
78-1	(H) Mehr Parkplätze bzw. weniger Autos würden Lärmemission verringern.	Hinweis unkonkret. Sofern Parkplätze am Stadtrand gemeint sind, von denen die Kernstadt mit dem Umweltverbund erschlossen werden, trifft dies für innerstädtischen Bereich zu. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
78-2	(H) Getunte Fahrzeuge und hohe Drehzahlen stören sowohl nachts als auch tagsüber.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
79 – Anwohner Pfisterstraße (per Fragebogen)		
79-1	(H) Hohe Abhängigkeit Deutschlands von der Autoindustrie erschwert Freiheitsbegrenzungen beim Autofahren.	→ Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
80 – Anwohner Herboldshofer Straße (per Fragebogen)		
80-1	(F) Lösen vorhandener Verkehrsprobleme im Fürther Norden.	Die Prüfung möglicher Maßnahmen zur Entlastung von Lärmschwerpunkten im Norden von Fürth ist bereits Bestandteil des LAP (siehe Anlage 4). → Anregung wird beachtet.
81 – Anwohner Kapellenstraße (per Fragebogen)		
81-1	(H) Wahrnehmung, dass Sportwagen/ SUVs lautere Motoren haben dürfen als restliche Pkw. Hinweis auf Einflussnahme der Automobilbranche auf die Politik.	Vorgaben zum Fahrzeuglärm werden vom Gesetzgeber geregelt. Für höher motorisierte Fahrzeuge gelten tatsächlich höhere Grenzwerte. Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt grundsätzlich der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
82 – Anwohner Peter-Vischer-Straße (per Fragebogen)		
82-1	(H) Wahrnehmung, dass die Fritz-Erler-Straße als Abkürzung zur Stadelner Hauptstraße benutzt wird, um eine Lichtsignalanlage zu umgehen.	Straße weist aufgrund geringer Verkehrsmengen keine Lärmbetroffenheiten auf. Untersuchung der Verkehrsmengen obliegt dem Stadtplanungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
83 – Anwohner Ritzmannshofer Straße (per Fragebogen)		
83-1	(F) Häufigerer Einsatz von lärm minderndem Asphalt mit Hinweis auf langfristig geringere Kosten in Bezug auf Frostschäden.	Für ausgewählte Lärmschwerpunkte wird die Prüfung zum Einsatz lärm mindernder Fahrbahnbeläge vorgeschlagen. Lärm mindernde Fahrbahnbeläge weisen nach aktuellem Sachstand durchschnittlich höheren Verschleiß und somit höhere Kosten auf. Deren stadtweiter Einsatz ist demnach nicht zu empfehlen. → Anregung wird beachtet.
83-2	(F) Umbau von Keuzungen in Kreisverkehre zur Verbesserung des Verkehrsflusses.	Der Verkehrsfluss an Knotenpunkten wird durch die Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen nicht a priori verbessert. Kreisverkehrsplätze benötigen außerdem mehr Platz und die maximale Leistungsfähigkeit von Kreisverkehrsplätzen ist geringer als bei LSA-gesteuerten Knoten mit gleichen Bedingungen in den Knotenarmen. → Anregung wird nicht übernommen.
84 – Anwohner Simonstraße (per Fragebogen)		
84-1	(F) Generell Tempo-30 innerorts.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
84-2	(F) Anordnung einer Fußgängerzone in der Friedrichstraße.	Die Förderung des Fußverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). Die konkrete Anordnung einer Fußgängerzone ist in einem ersten Schritt durch das Stadtplanungsamt zu prüfen. → Anregung wird weitergeleitet.
85 – Anwohner Karolinenstraße (per Fragebogen),		
85-1	(F) Generell Tempo-30 im gesamten Stadtbereich, um Verkehrszeichen sowie Beschleunigungs- und Bremsvorgänge zu reduzieren. Schulen und Kindergärten würden automatisch profitieren.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
86 – Anwohner Flößbaustraße (per Fragebogen)		
86-1	(F) Einsatz von Polizei und Ordnungsamt, um gegen getunte und unnötig laute Kfz sowie lärmendes Verhalten mit dem Auto vorzugehen.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
87 – Anwohner Theresienstraße (per Fragebogen)		
87-1	(F) Häufigere Kontrollen und konsequentere Ahndung lärmenden Verhaltens im Straßenverkehr.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
88 – Anwohner Holunderweg (per Fragebogen)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
88-1	(F) Nachtflugverbot Flughafen Nürnberg von 22 bis 5 Uhr.	Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung/ Hinweis wird weitergeleitet.
88-2	(H) Anwohner in Atzenhof, Stadeln und Vach sind besonders durch Fluglärm beeinflusst.	
89 – Anwohner Fichtenstraße (per Fragebogen)		
89-1	Keine auswertbare Aussage.	-
90 – Anwohner Dr.-Mack-Straße (per Fragebogen)		
90-1	(F) Autofreie Altstadt mit Ausnahme zeitlich begrenzter Anlieferungen.	Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs sind Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1 und G2). Potentiell geeignete Bereiche zur weiteren Verkehrsberuhigung sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu benennen. → Anregung wird weitergeleitet.
90-2	(H) Baustellen und Bauarbeiten, z.B. Kernsanierung von Gebäuden in der Nachbarschaft der Dr.-Mack-Straße werden als besonders störend wahrgenommen.	Die Zulässigkeit der Lärmemissionen von Baumaschinen ist in der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) geregelt. Zuständig ist das Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
91 – Anwohner Theaterstraße (per Fragebogen)		
91-1	(F) Geschwindigkeitsüberwachung in der Tempo-30-Zone Theaterstraße aufgrund häufiger Übertretungen sowie Nutzung des Verkehrsraumes durch Kindergruppen.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Konkretes Anliegen wird weitergeleitet. → Anregung wird weitergeleitet.
91-2	(F) Deutlicher Ausbau von Radwegen	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
91-3	(H) Radführung endet häufig ohne Möglichkeit der sicheren Weiterfahrt, ist z.T. für Kfz-Führer nicht erkennbar und bei niveaugleicher Führung mit Gehwegen nicht durchgängig zusammenhängend.	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). Die konkrete Prüfung der genannten Problemstellung obliegt Stadtplanungsamt und Tiefbauamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
91-4	(H) Abstellen von Hindernissen (Mülltonnen oder Baustellenschilder) erzwingt Ausweichen der Radfahrenden auf die Straße, was als gefährlich empfunden wird.	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). Die Prüfung auf Freihaltung der Verkehrswege obliegt dem Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
92 – Anwohner Dr.-Frank-Straße (per Fragebogen)		
92-1	(F) Überprüfung der Abgasanlagen im Rahmen von Verkehrskontrollen mit Hinweis, dass zu schnell fahrende Kfz häufig den meisten Lärm verursachen. Verweis auf Bußgeldkatalog.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
93 – Anwohner Kastanienweg (per Fragebogen)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
93-1	(F) Betrachtung von Fluglärm im LAP und Entwicklung von Maßnahmen mit der Stadt Nürnberg und dem Land Bayern.	Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
93-2	(H) Wahrnehmung, dass Einflugrouten nicht immer eingehalten werden und Ausnahmen bezüglich des Nachtflugverbotes zu nehmen.	
94 – Anwohner Kastanienweg (per Fragebogen)		
94-1	(H) Nächtlicher Fluglärm wird als eine der größten Lärmquellen wahrgenommen, die ungenügend im LAP berücksichtigt wird.	Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
95 – Anwohner Espanstraße (per Fragebogen)		
95-1	(F) Maßnahmen zur Beruhigung der Espanstraße: - separate Abbiegefahrstreifen mit gesonderter Signalisierung (kürzere Grünphasen von der Hans- Böckler-Straße in die Karl-Bröger-Straße und von der Erlanger Straße / Poppenreuther Straße in die Espanstraße). - Tempo-30-Zone in Espanstraße und Karl-Bröger-Straße	Abschnitt weist Betroffenheiten auf, ist jedoch kein Lärmschwerpunkt. Betrachtung ggf. in kommenden Fortschreibungen. Zuständig für konkrete Anregungen ist das Stadtplanungsamt. → Anregungen werden weitergeleitet.
95-2	(F) Maßnahme zur Beruhigung der Espanstraße: - Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw im Bereich Frankenschnellweg (Fürth und Nürnberg) auf 60 km/ h zwischen 20 und 6 Uhr.	Abschnitt weist laut Kartierung keine Betroffenheiten durch die Autobahn auf. Lärmschutz ist dem Grunde nach gegeben. Für die Aufstellung des LAP für Bundesautobahnen ist die Regierung Oberfranken zuständig. → Anregung wird nicht übernommen.
96 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
96-1	(H) Wahrnehmung, dass die Reduktion von Parkmöglichkeiten zu geringerem Besucherverkehr in der Stadt führt, was sich auf Wirtschaft und Kultur auswirkt.	Die Beurteilung und Abwägung zwischen Maßnahmen zur Lärminderung und weiterer Effekte obliegt dem beschlussfähigen Gremium. Neben der Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten besitzt auch das Angebot im Umweltverbund entscheidenden Einfluss auf Besucherverkehre. → Hinweis wird weitergeleitet.
96-2	(H) Qualität im ÖPNV wird als unzureichend, bezüglich folgender Punkte empfunden: Taktung, Verbindungsqualität, Bedienung in den Abendstunden, Haltestellenzugang (insbesondere für Ältere, Kinderwagen, Rollstuhlfahrer sowie bei Regen/ Schnee/ Sturm).	Die Förderung des ÖPNV ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Hinweis wird beachtet.
96-3	(H) Vielerorts (inkl. Grundigpark) mangelnde Möglichkeiten der Nahversorgung in fußläufiger Entfernung.	Die Beachtung von Lärmschutzbelangen in der Stadtentwicklung ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G2). → Hinweis wird beachtet.
97 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
97-1	(F) Tempo-30-Zone Eschenau und Grundigpark.	Abschnitte nach Kartierung ohne Lärmschwerpunkt. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
97-2	(H) Tempo-50 (statt 30) auf Friedlandstraße zwischen „Am Europakanal“ und Bahnhof Alte Veste wird als unnötig erachtet.	Bereich enthält keine Lärmbetroffenheiten. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
98 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
98-1	(F) Lärmindernder Asphalt Südwesttangente und Am Europakanal auf Höhe Grundigpark.	Südwesttangente und Am Europakanal sind anhand der vorliegenden Lärmkartierung im vorliegenden LAP nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen. → Anregung wird nicht übernommen.
98-2	(F) Tempo-30 jeweils 200 m vor und nach der Einmündung Grundigpark.	Bereich ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung im vorliegenden LAP nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen. → Anregung wird nicht übernommen.
98-3	(F) Lärmschutzwand an der Südwesttangente auf Höhe Grundigpark.	Südwesttangente und Am Europakanal sind anhand der vorliegenden Lärmkartierung im vorliegenden LAP nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen. → Anregung wird nicht übernommen.
98-4	(H) Am stärksten wahrgenommen wird die Eisenbahnbrücke.	Zuständig für den LAP zum Eisenbahnlärm ist das EBA. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
99 – Anwohner Herrnstraße (per Fragebogen)		
99-1	(F) Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kleinkinder.	Zuständig sind Stadtplanungsamt und Tiefbauamt. → Anregung wird weitergeleitet.
100 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
100-1	(H) Nutzung von Außenflächen und Öffnen der Fenster im Grundigpark ist nicht möglich ohne störenden Lärm von der Autobahn.	Grundigpark weist keine Lärmbetroffenheiten durch Autobahnlärm auf. Bezüglich der Südwesttangente besteht nach Abschluss der Baumaßnahme kein weiterer Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
101 – Anwohner Schwabacher Straße (per Fragebogen)		
101-1	(F) Realisierung der autofreien Innenstadt.	Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs sind Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1 und G2). Potentiell geeignete Bereiche zur weiteren Verkehrsberuhigung sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu benennen. → Anregung wird weitergeleitet.
101-2	(F) Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV.	Die Förderung von Radverkehr und ÖPNV ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
102 – Anwohner Westliche Waldringstraße (per Fragebogen)		
102-1	(F) Umgehungsstraße für Stadeln.	Prüfung der Westumfahrung ist Bestandteil der LAP-Maßnahmen (siehe Anlage 4).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		→ Anregung wird beachtet.
103 – Anwohner Neumannstraße (per Fragebogen)		
103-1	(F) Verhindern von Beschleunigungsrennen auf der Trogbrücke um Mitternacht.	Die Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
104 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
104-1	(F) Verbot von Klappensteuerungen an Abgasanlagen.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
105 – Anwohner Bohnenstraße (per Fragebogen)		
105-1	(H) Wahrnehmung, dass Ausbau der A 73 zu weiterer Zunahme des Verkehrs führt und weitere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden könnten.	Ansprüche auf Lärmschutz im Zuge des Ausbaus von Straßen werden durch entsprechende Maßnahmen bereits abgegolten. Gültig ist die 16. BImSchV in Verbindung mit § 43 BImSchG. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
105-2	(H) Weitere Förderung von Elektroautos erfordert zusätzliche Ladeinfrastruktur, die derzeit nicht vorhanden ist.	Fragen der Förderung der Lade-Infrastruktur für E-Autos sind in der Verkehrsentwicklungsplanung zu behandeln. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
106 – Anwohner Bohnenstraße (per Fragebogen)		
106-1	(F) Ausbau der A 73 rund um Fürth erfordert weitere Lärmschutzmaßnahmen für Bohnenstraße.	Ansprüche auf Lärmschutz im Zuge des Ausbaus von Straßen werden durch entsprechende Maßnahmen bereits abgegolten. Gültig ist die 16. BImSchV in Verbindung mit § 43 BImSchG. Zuständig ist die Regierung Oberpfalz. → Anregung wird nicht übernommen.
106-2	(H) Förderung von Elektroautos erfordert Ladesäulen generell in Anwohnerbereichen sowie in Tiefgaragen.	Fragen der Förderung der Lade-Infrastruktur für E-Autos sind in der Verkehrsentwicklungsplanung zu behandeln. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
107 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
107-1	(F) Lärmindernder Asphalt Südwesttangente und Lärmschutzwälle für neue Wohnsiedlungen wie den Grundigpark.	Südwesttangente und Am Europakanal sind anhand der vorliegenden Lärmkartierung im vorliegenden LAP nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen. → Anregung wird nicht übernommen.
108 – Anwohner Steubenstraße (per Fragebogen)		
108-1	(F) Mehr Grünpflanzungen in der Innenstadt.	Zuständig ist das Grünflächenamt. → Anregung wird weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
108-2	(F) Autofreie Innenstadt.	Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs sind Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1 und G2). Eine konkrete Benennung autofreier Bereiche fällt in den Bereich der Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
108-3	(F) Begrenzung der möglichen Höchstgeschwindigkeit durch natürliche Hindernisse.	Anregung unkonkret. Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird als Maßnahme im LAP geführt (vgl. Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
109 – Anwohner Berlinstraße (per Fragebogen)		
109-1	(H) Schutz vor Verkehrslärm durch Lärmschutzwand ist auch auf eigenem Grundstück möglich, Verweis auf Website www.snugy-wall.com .	→ Wird zur Kenntnis genommen.
109-2	(F) Stadtplanungsamt sollte dem Schutz der Bürger vor Lärmemissionen gegenüber dem Erhalt der Sichtdurchlässigkeit eine höhere Priorität zuordnen.	→ Anregung wird weitergeleitet.
110 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
110-1	(H) Als besonders störend wird die Regionalbahn Fürth-Cadolzburg zwischen 22:45 und 7:00 Uhr im Bereich der Brücke Main-Donau-Kanal wahrgenommen.	Zuständig für LAP zum Eisenbahnlärm ist das EBA. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
110-2	(F) Einbau von Schwingungstilgern an der Brücke, schwingungsdämpfenden Zwischenlagen zwischen Gleis und Schwelle sowie Langsamfahrstelle nachts im Brückenbereich.	Zuständig für LAP zum Eisenbahnlärm ist das EBA. Die Stadt Fürth besitzt diesbezüglich keinen Handlungsspielraum. → Anregung wird weitergeleitet.
110-3	(H) Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auf 60 km/ h entlang der Südwesttangente.	Bereich ist laut Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht nicht. → Anregung wird nicht übernommen.
110-4	(H) Motorräder auf der Südwesttangente werden an Wochenenden aufgrund hoher Geschwindigkeiten, Lautstärken und ungünstiger Frequenzbereiche als störend empfunden.	Die Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
111 – Anwohner Espanstraße (per Fragebogen)		
111-1	(F) Wahrnehmung, dass die Espanstraße/ Karl-Bröger-Straße als Abkürzung und Umgehung der Poppenreuther Brücke/ Hans-Vogel-Straße in Richtung Nürnberg genutzt wird. Route wird von Navigationsgeräten empfohlen. Daraus folgt der Wunsch, die Abkürzungsstrecke unattraktiv für Durchgangsverkehre zu gestalten.	Bereich ist laut Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Die Untersuchung und Vermeidung von Durchgangsverkehren liegt im Aufgabenbereich der Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
	ten.	
111-2	(H) Morgendlicher Anlieferungsverkehr zum Biofachmarkt wird als zu schnell und störend wahrgenommen.	Anlieferungsverkehr unterliegt den gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Nachtruhe des Freistaates Bayern. In einem ersten Schritt ist die direkte Kontaktaufnahme angeraten. Im Weiteren ist das Ordnungsamt zuständig. → Anregung wird weitergeleitet.
112 – Anwohner Alfred-Nobel-Straße (per Fragebogen)		
112-1	(H) Fluglärm wird nicht hinreichend betrachtet im LAP.	Die Stadt Fürth besitzt bezüglich des Fluglärms nur geringen Handlungsspielraum. Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
112-2	(B) Auto-Posing wird nicht ausreichend durch die Polizei geahndet.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
112-3	(B) LSA-Schaltung an Hauptverkehrsstraßen wird als unzureichend wahrgenommen.	Die Beachtung von Lärmschutzbelangen im Verkehrsentwicklungsplan ist Bestandteil des LAP, die Bewertung von LSA-Schaltungen jedoch nicht. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
113 – Anwohner Hintere Straße (per Fragebogen)		
113-1	(F) Ausreichende Ladungssicherung auf Lkw, um unnötigen Lärm zu vermeiden.	Verkehrskontrollen zur Überprüfung der Ladungssicherung obliegen der Polizei. → Anregung wird weitergeleitet.
114 – Anwohner Habichtstraße (per Fragebogen)		
114-1	(H) Einsatz des Oberbürgermeisters für ein Nachtflugverbot nach der Wiederwahl.	Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
115 – Anwohner Jakob-Wassermann-Schule (per Fragebogen)		
115-1	(F) Verbot von Rollern und Chopper.	Generelle Verbote von Rollern und Choppern sind vom Gesetzgeber nicht vorgesehen. Vorgaben zum Fahrzeuglärm werden vom Gesetzgeber getroffen (aktuelles Prüfverfahren im Bereich Motorradlärm UNECE-R 41.04). Die Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird teilweise beachtet.
116 – Anwohner Simonstraße (per Fragebogen)		
116-1	(F) Anordnung von Bewohnerparkplätzen im Bereich Simonstraße zur Vermeidung von Parksuchverkehren, insbesondere durch auswärtige Besucher.	Organisation des Ruhenden Verkehrs obliegt dem Stadtplanungsamt und wird ggf. in der Verkehrsentwicklungsplanung weiter behandelt. → Anregung wird weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
117 – Anwohner Flößaustraße (per Fragebogen)		
117-1	(H) Gebäudeschäden am Komplex Flößaustraße 88 aufgrund von Erschütterungen durch Lkw auf unebenem Straßenbelag.	Bereich wurde aufgrund geringer Verkehrsmengen nicht kartiert und fällt nicht in die Lärmaktionsplanung. → Hinweis wird weitergeleitet.
117-2	(H) Straße wird im Bereich der Mittelinsel an der Schule als zu eng wahrgenommen für Lkw über 7,5 t.	Bereich wurde aufgrund geringer Verkehrsmengen nicht kartiert und fällt nicht in die Lärmaktionsplanung. Zuständig ist das Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
118 – Anwohner Alte Reutstraße (per Fragebogen)		
118-1	(F) Umsetzung der Verkehrsführung Gründlacher Straße über zu verlängernde Wilhelm-Hoegner-Straße. Hinweis auf entlastende Funktion bezüglich des Individualverkehrs (Pkw und Lkw).	Bereich weist Lärmbetroffenheiten auf, ist jedoch nach Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Ggf. erfolgt Betrachtung in weiteren LAP-Fortschreibungen. Die Umsetzung der Verkehrsführung ist außerdem im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu prüfen. → Anregung wird weitergeleitet.
119 – Anwohner Ludwigstraße (per Fragebogen)		
119-1	(H) Zu schnell fahrende Fahrradfahrer in Fußgängerzonen. Befahrung der Straße, auch mit Kindern, trotz vorhandener Radverkehrsführung.	Verkehrskontrollen obliegen der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
120 – Anwohner Nürnberger Straße (per Fragebogen)		
120-1	(F) Abstufung der Nürnberger Straße von Bundesstraße zu Gemeindestraße. Damit verbunden Schaffung eines Radweges entlang der Nürnberger Straße und Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/ h.	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird weitergeleitet.
120-2	(F) Generell Tempo-30 innerorts.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
120-3	(F) Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehren.	Die Untersuchung und Vermeidung von Durchgangsverkehren liegt im Aufgabenbereich der Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
121 – Anwohner Espanstraße (per Fragebogen)		
121-1	(F) Verbesserung des Parkraumangebotes auf der Espanstraße zwischen den Hausnummern 8 und 50, um Parksuchverkehre zu vermeiden.	Organisation des Ruhenden Verkehrs obliegt dem Stadtplanungsamt und wird ggf. in der Verkehrsentwicklungsplanung weiter behandelt. → Anregung wird weitergeleitet.
122 – Anwohner Vacher Straße (per Fragebogen)		
122-1	(F) Einsatz der vorhandenen Ressourcen für den Verkehrsent-	Die Aufteilung des Finanzhaushaltes obliegt der Stadtkämmerei. Die Prüfung von Umfahrun-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
	wicklungsplan statt für den Lärmaktionsplan, um Verkehrsentslastung für den Fürther Norden zu erzielen.	gen ist Bestandteil des LAP (siehe Anlage 4). → Anregung wird weitergeleitet.
123 – Anwohner Herzogenauracher Straße (per Fragebogen)		
123-1	(F) Einsatz von Dialogdisplays am Ortseingang auch in ortsauwärtiger Richtung sowie im Tempo-30-Bereich.	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, aber ist nach aktueller Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Anregung wird beachtet.
123-2	(F) Geschwindigkeitsüberwachungen im Bereich des Ortseingangs. Damit verbunden werden die notwendigen Abstimmungen zwischen den zuständigen Behörden.	
123-3	(H) Spitzenstunden des Verkehrs werden wochentags zwischen 7 und 9 sowie zwischen 15 und 18 Uhr wahrgenommen, hoher Verkehrslärm außerdem am Wochenende aufgrund Freizeit- und Motorradverkehr.	→ Hinweis wird zur Kenntnis genommen
123-4	(F) Umgehungsstraße zur Herzogenauracher Straße.	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, aber ist nach aktueller Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Die Prüfung von Umfahrungen fällt in den Bereich der Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
123-5	(F) Umsetzung baulicher Veränderungen zur Beruhigung der Herzogenauracher Straße.	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, aber ist nach aktueller Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Die Prüfung baulicher Veränderungen obliegt dem Stadtplanungsamt und Tiefbauamt. → Anregung wird weitergeleitet.
123-6	(H) Wahrnehmung, dass die Herzogenauracher Straße vermehrt als Rennstrecke genutzt wird und Polizei zu wenig unternimmt.	Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Hinweis wird beachtet.
123-7	(F) Wahrnehmung, dass der Bereich der Kanalunterführung Vach-Nord regelmäßig stark durch Motorrad- und Sportwagenfahrer verlärmert wird. Damit verbunden die Forderung nach Erhöhung der Polizeikontrollen insbesondere bezüglich unzulässiger Fahrzeugumbauten.	Die Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
123-8	(B) Die Nutzung von E-Bussen an der Haltestelle Vach-Nord wird als lärm mindernd empfunden.	→ Wird zur Kenntnis genommen.
124 – Anwohner Espanstraße (per Fragebogen)		
124-1	(H) Durchgangsverkehr auf der Espanstraße wird als sehr hoch empfunden. Damit verbunden häufige Gefahrensituationen in Verbindung mit ein- und ausparkenden Bewohnern sowie beim Queren der Straße.	Bereich ist laut Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Die Vermeidung von Durchgangsverkehren liegt im Aufgabenbereich der Verkehrsentwicklungsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.
125 – Anwohner Vacher Straße (per Fragebogen)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
125-1	(F) Umsetzung der Umfahrung West.	Prüfung der Westumfahrung ist bereits Bestandteil des LAP (siehe Anlage 4). → Anregung wird beachtet.
126 – Anwohner An der Christuskirche (per Fragebogen)		
126-1	(F) Initiative zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms.	Die Stadt Fürth besitzt bezüglich des Fluglärms nur begrenzten Handlungsspielraum. Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
127 – Anwohner Romminggasse (per Fragebogen)		
127-1	(F) Geschwindigkeitsüberwachung und Verkehrskontrollen entlang der Romminggasse und des Fischerbergs aufgrund erhöhter Fahrgeschwindigkeiten außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie besonders lauter Krafräder nachts.	Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. Die Kontrolle unzulässig lärmemittierenden Verhaltens obliegt der Polizei. → Anregung wird weitergeleitet.
128 – Anwohner Karl-Hauptmannl-Straße (per Fragebogen)		
128-1	(F) Umsetzung der Westumgehung zur Entlastung des Ortsteils Stadeln vom Schwerverkehr.	Die Prüfung der Ortsumfahrung ist als Maßnahmenansatz in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. → Kein Anpassungsbedarf.
129 – Anwohner Stadelner Hauptstraße (per Fragebogen)		
129-1	(F) Umsetzung der Westumgehung, um Fürther Norden Kfz-Verkehr zu entlasten.	Die Prüfung der Ortsumfahrung ist als Maßnahmenansatz in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. → Kein Anpassungsbedarf.
130 – Anwohner Stadelner Hauptstraße (per Fragebogen)		
130-1	(F) Umsetzung der Westumgehung, um Fürther Norden Kfz-Verkehr zu entlasten.	Die Prüfung der Ortsumfahrung ist als Maßnahmenansatz in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. → Kein Anpassungsbedarf.
131 – Anwohner Hans-Vogel-Straße (per Fragebogen)		
131-1	(F) Beschränkung der Hans-Vogel-Straße auf Anliegerverkehr und 10 km/ h sowie Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Kindertagesstätte (Knotenpunkt Hans-Vogel-Straße/ Im Stöckig/ Steinfeldweg)	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, ist jedoch auf Basis der Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/ h zum Lärmschutz ist nicht begründbar. Die Prüfung der Verkehrssicherheit obliegt dem Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
132 – Anwohner Gallasstraße (per Fragebogen)		
132-1	(F) Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, ist jedoch auf Basis der Kartierung kein Lärmschwer-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
	Zirndorfer Straße auf 50 km/ h und regelmäßige Überwachung der Geschwindigkeit (Höhe Ortsausgangsschild) aufgrund der Wahrnehmung besonders häufiger Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	punkt. Laut Grundlage der Kartierung (siehe Abbildung 2.1) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits 50 km/ h. Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Ortskonkreter Hinweis wird weitergeleitet. → Anregung wird beachtet.
133 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
133-1	(B) Der LAP und die Umfrage werden als hilfreich zur Verbesserung des Miteinanders in Fürth wahrgenommen.	→ Wird zur Kenntnis genommen.
134 – Anwohner Karl-Hauptmannl-Straße (per Fragebogen)		
134-1	(F) Verringerung des Durchgangsverkehrs in Stadeln.	Die Prüfung der Nordumgehung Stadeln ist bereits als Maßnahme geführt (siehe Anlage 4). → Anregung wird beachtet.
135 – Anwohner Vacher Straße (per Fragebogen)		
135-1	(F) Stringentere Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Ordnung des Ruhenden Verkehrs.	Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Kontrolle des ruhenden Verkehrs obliegt dem Ordnungsamt. → Anregung wird beachtet.
135-2	(F) Verringerung des Durchgangsverkehrs in der Stadt Fürth.	Die Prüfung möglicher Umfahrungen ist bereits als Maßnahme geführt (siehe Anlage 4). → Anregung wird beachtet.
136 – Anwohner Karl-Hauptmannl-Straße (per Fragebogen)		
136-1	(F) Umsetzung der Ortsumfahrung.	Die Prüfung der Westumfahrung ist bereits als Maßnahme geführt (siehe Anlage 4). → Anregung wird beachtet.
137 – Anwohner Karl-Hauptmannl-Straße (per Fragebogen)		
137-1	(H) Spange ab Autobahn-Anschlussstelle Eltersdorf wird als dringend erforderlich empfunden, um Durchgangsverkehr in Stadeln und Mannhof zu vermeiden.	Die Prüfung der Westumfahrung ist bereits als Maßnahme geführt (siehe Anlage 4). → Hinweis wird beachtet.
138 – Anwohner Am Karlberg (per Fragebogen)		
138-1	(H) Wahrnehmung lauter Pkw und Krafträder und Missachtung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten sowohl tagsüber als auch nachts in stadtauswärtiger Richtung.	Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Ortskonkreter Hinweis wird weitergeleitet. → Anregung wird beachtet.
139 – Anwohner Hintere Straße (per Fragebogen)		
139-1	(H) Fehlende Querungshilfe Hintere Straße.	Die Förderung des Fußverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). Ortskonkreter Hinweis wird weitergeleitet. → Hinweis wird weitergeleitet.
140 – Anwohner Nürnberger Straße (per Fragebogen)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
140-1	(F) Prüfung auf Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens entlang der B 8 (Durchgangsverkehr, insbesondere Schwerverkehr). Verweis auf Stauentwicklung zu Hauptverkehrszeiten.	Die B 8 ist als Hauptverkehrsachse nur bedingt vom Verkehr zu entlasten. Weitere Untersuchungen sind im Bereich der Verkehrsentwicklungsplanungen zu tätigen. → Anregung wird weitergeleitet.
140-2	(H) Abseits der Hauptverkehrszeiten werden am Knotenpunkt Nürnberger Straße/ Kirchenstraße regelmäßig Fahrzeuge wahrgenommen, die unter hoher Lärmentwicklung stark beschleunigen. Kontrollen oder entsprechende Ahndungen werden nicht wahrgenommen.	Die Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
141 – Anwohner Cadolzbürger Straße (per Fragebogen)		
141-1	(F) Tempo-30 in Wohngebieten.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
141-2	(F) Tempo-30 an Hauptverkehrsstraßen von 22 bis 6 Uhr.	
141-3	(F) Konsequente Geschwindigkeitsüberwachung.	Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
142 – Anwohner Gallasstraße (per Fragebogen)		
142-1	(H) Beginn von Tempo-50 nach Tempo-30-Strecke auf der Zirndorfer Straße/ Brücke wird für überhöhtes Beschleunigen genutzt. Dadurch entstehende Lärmemissionen werden als unerträglich empfunden.	Abschnitt weist Lärmbetroffenheiten auf, ist jedoch auf Basis der Kartierung kein Lärmschwerpunkt. Die Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
143 – Anwohner Hintere Straße (per Fragebogen)		
143-1	(H) Besonders störend werden Schwerverkehr morgens vor 6 Uhr und Fluglärm abends wahrgenommen. Verweis auf Dachgeschosswohnung und Notwendigkeit, im Sommer aufgrund Wärmeentwicklung zu lüften, was jedoch aufgrund des Lärms schwer ist.	Es besteht kein generelles Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr in Deutschland. Der Abschnitt ist nicht als Lärmschwerpunkt gelistet. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet. Bezüglich des Fluglärms besitzt die Stadt Fürth nur begrenzten Handlungsspielraum. Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
144 – Anwohner Fischerberg (per Fragebogen)		
144-1	(F) Bau der Westumfahrung von Stadeln	Die Prüfung der Ortsumfahrung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. → Anregung wird teilweise beachtet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
145 – Anwohner Billiganlage (per Fragebogen)		
145-1	(F) Lärmschutz entlang der Flutbrücke oder Umgestaltung des Wiesengrundes inkl. Bepflanzung zum Park, um wahrgenommene Lärmbelastung zu verringern. Verweis auf Umweltschutz und Qualität der Naherholung in der Stadtmitte.	Die Umgestaltung von Grünflächen ist nicht Bestandteil des LAP. Zuständig ist das Grünflächenamt. → Anregung wird weitergeleitet.
146 – Anwohner Coseler Straße (per Fragebogen)		
146-1	(F) Verbot lauter Abgasanlagen mit unterschiedlichen Geräuschkulissen und künstlichen Fehlzündungen.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
146-2	(F) Durchsetzung des Verbots des unnötigen Motor-Laufenlassens.	Durchsetzung obliegt der Polizei/ dem Ordnungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
146-3	(F) Grundsätzliche Regelung rechts-vor-links innerorts, Vorfahrt-Regelung nur als Ausnahme.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Rechts-vor-links als generelle Regelung an Knotenpunkten ist aus fachtechnischer Sicht nicht uneingeschränkt zu befürworten, da dies zu mehr Anhalte- und Beschleunigungsvorgängen führen würde. → Anregung wird nicht übernommen.
147 – Anwohner Espanstraße (per Fragebogen)		
147-1	(F) Erhöhung der stationären Geschwindigkeitsüberwachungen. Verweis auf mögliche Einnahmen für Stadtkasse.	In Bereichen mit überhöhten Geschwindigkeiten können Überwachungsmaßnahmen zur Senkung des Lärms beitragen. Geschwindigkeitsüberwachungen sind jedoch aufgrund Anschaffungs- und Unterhaltungskosten in der Regel nicht gewinnbringend einsetzbar. Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
147-2	(F) Erhöhung von Verkehrskontrollen aufgrund überhöhter Geschwindigkeit/ Missachtung des Rot-Signals.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Die Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln obliegt Polizei und Ordnungsamt. Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Anregung wird beachtet.
148 – Anwohner Rudolf-Breitscheid-Straße (per Fragebogen)		
148-1	(H) Verkehrswende wird als dringend notwendig erachtet. Verweis auf SARS-CoV-2-Pandemie.	Förderung des Umweltverbundes ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahmen G1 und G2). → Hinweis wird beachtet.
149 – Anwohner Otto-Seeling-Promenade (per Fragebogen)		
149-1	(F) Günstigere Fahrpreise im ÖPNV.	Förderung des Umweltverbundes ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
149-2	(F) Abrücken von autogerechter Stadt, Schaffung einer zusätzli-	

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
	chen Nord-Süd-Verbindung im Schienenverkehr, bspw. Straßenbahn.	
149-3	(F) Beibehaltung der Förderung zur Anschaffung von Lastenrädern für private und gewerbliche Zwecke.	
150 – Anwohner Seestraße (per Fragebogen)		
150-1	(F) Durchsetzung von Einschränkungen des Flugbetriebes. Verweis auf hohe wahrgenommene Fluglärmbelastung in Stadeln und Mannhof.	Die Stadt Fürth besitzt bezüglich des Fluglärms nur begrenzten Handlungsspielraum. Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
151 – Anwohner Espanstraße (per Fragebogen)		
151-1	(F) Verengen von Straßenräumen.	Die Dimensionierung des Straßenraumes orientiert sich am vorhandenen Verkehrsaufkommen und ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
151-2	(F) Schaffen zusätzlicher Grünflächen, z.B. auch auf Dächern.	Die Schaffung zusätzlicher Grünflächen ist nicht Bestandteil des LAP. Zuständig ist das Grünflächenamt. → Anregung wird weitergeleitet.
152 – Anwohner Marienring (per Fragebogen)		
152-1	(B) Bisherige Maßnahmen im Norden der Stadt Fürth zur Beeinflussung der Verkehrsbelastungen in Stadeln und Mannhof werden als unzureichend empfunden.	Die Prüfung möglicher Maßnahmen zur Entlastung von Lärmschwerpunkten im Norden von Fürth ist bereits Bestandteil des LAP (siehe Anlage 4). → Beurteilung wird beachtet.
153 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
153-1	(F) Dialogdisplay in der Forsthausstraße.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Anregung wird beachtet.
153-2	(F) Geschwindigkeitsüberwachung in der Forsthausstraße.	
154 – Anwohner Herzogenaaurach Straße (per Fragebogen)		
154-1	(F) Geschwindigkeitsüberwachung/ Kontrollen von Traktoren, welche die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht einhalten und als besonders störend wahrgenommen werden.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Dies gilt auch für Fahrzeuge des landwirtschaftlichen Verkehrs. Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Anregung wird beachtet.
155 – Anwohner Am Regnitzhang (per Fragebogen)		
155-1	(F) Umsetzung der Westumfahrung.	Die Prüfung der Ortsumfahrung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. → Kein Anpassungsbedarf.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
155-2	(F) Ausbau und Verbreiterung des Radweges im Wiesengrund.	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). Zuständig für das konkrete Anliegen ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
155-3	(F) Schaffung einer durchgehenden Fahrrad-Infrastruktur und Vermeiden des Endens von Radverkehrsanlagen an gefährlichen Stellen.	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
156 – Anwohner Schwabacher Straße (per Fragebogen)		
156-1	(H) Von Verkehrslärm betroffene Wohngebäude entlang der Schwabacher Straße südlich der Südwesttangente werden als nicht ausreichend gewürdigt wahrgenommen. Hinweis, dass an benanntem Abschnitt nicht nur Gewerbe anliegt.	Die vorhandenen Wohngebäude wurden in der Lärmkartierung beachtet, es wurden jedoch keine Lärmschwerpunkte in diesem Bereich ermittelt (vgl. hierzu Abbildung 3.3). → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
157 – Anwohner Widderstraße (per Fragebogen)		
157-1	(H) Funktionslose Nachbauten ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (auch „Blitzer-Dummy“) könnten zur besseren Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten beitragen.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Eine Beurteilung der Wirksamkeit von „Blitzer-Dummys“ ist im Rahmen des LAP nicht möglich. → Hinweis wird weitergeleitet.
157-2	(H) Vorhandene Lärmschutzwände werden als desolat und dadurch wirkungslos wahrgenommen.	Grundsätzlich können vorhandene Lärmschutzwände als lärm mindernd eingestuft werden. Die Prüfung des baulichen Zustandes obliegt dem Baulasträger. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
157-3	(H) Beschwerde über regelmäßiges Entfernen von Bäumen und Sträuchern. Hinweis auf Beitrag der Luftreinhaltung durch Bepflanzungen.	Luftreinhaltung ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Zuständig ist das Grünflächenamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
157-4	(H) Durch aufgetragenen lärm mindernden Asphalt konnte nur kurzzeitig eine Verringerung der Lärmemission wahrgenommen werden.	Die dauerhafte Wirkung lärm mindernder Fahrbahnbeläge kann je nach Belagsart und Einbaugüte zum Teil nachlassen. Aktuell befinden sich viele neuartige Bauweisen noch in der Erprobung. Ferner kann bei einer Verkehrszunahme der lärm mindernde Effekt ausgeglichen werden. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
157-5	(H) Im Zeitraum der Baustelle angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/ h wird als deutlich wirksamer empfunden zur Lärminderung. Hinweis auf geringen Zeitgewinn zwischen Geschwindigkeiten von 60 km/ h und 80 km/ h.	Die Lärmaktionsplanung zur Bundesautobahn obliegt der Regierung Oberfranken. Der Handlungsspielraum der Stadt Fürth ist darum begrenzt. → Hinweis wird weitergeleitet.
158 – Anwohner Luisenstraße (per Fragebogen)		
158-1	(F) Häufigere Kontrollen und Geschwindigkeitsüberwachungen mit dem Hinweis, dass Ermahnungen und Sanktionierungen als unzureichend empfunden werden.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). → Hinweis wird beachtet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
158-2	(H) Für wirksamen Lärmschutz sind straßenbauliche Maßnahmen notwendig.	Aussage ist aus fachlicher Sicht nicht haltbar. Zur wirksamen Lärmreduktion existieren auch abseits baulicher Maßnahmen zahlreiche Maßnahmenansätze (siehe Anlage 3). → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
159 – Anwohner Weiherhofer Straße (per Fragebogen)		
159-1	(F) Zusätzliche Hinweise auf Tempo-30-Zone entlang der Weiherhofer Straße. Wahrnehmung häufiger Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). → Hinweis wird beachtet.
159-2	(H) Beobachtung häufiger Missachtung vorgeschriebener Fahrtrichtungen („Zwangspfeil“) am Knotenpunkt Zirndorfer Straße/ Weiherhofer Straße aus Richtung Zirndorfer Straße.	Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln obliegt der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
160 – Anwohner Schwabacher Straße (per Fragebogen)		
160-1	(H) Nach Beschluss des ersten LAP wurde ein Zuschuss für den Einbau von Lärmschutzfenstern beantragt. Es erfolgte keine Antwort. Hinweis auf hohen Schwerverkehr sowie Beschwerden durch Mieter.	Eine Nichtbeachtung des Antrags ist nicht erklärbar. Die Schwabacher Straße ist weiterhin anspruchsberechtigt für das Lärmschutzfensterprogramm. Es wird eine erneute Beantragung und ggf. zusätzlich die persönliche Kontaktaufnahme angeraten. → Hinweis wird beachtet.
160-2	(H) Wahrnehmung häufiger Geschwindigkeitsübertretungen entlang der äußeren Schwabacher Straße.	Die generelle Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Ortskonkreter Hinweis wird weitergeleitet. → Hinweis wird beachtet.
160-3	(H) Vermutung der Zunahme des Lärms durch kommenden Ausbau der U-Bahn nach Fürth Süd/ Gebersdorf.	Beim Ausbau der U-Bahn wird die Lärmvorsorge nach 16. BImSchV in Verbindung mit § 43 BImSchG dem Grunde nach beachtet. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
161 – Anwohner Vacher Straße (per Fragebogen)		
161-1	(F) Geltungsbereich der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Vacher Straße ab Ortseingang.	Genannter Bereich ist nach Kartierung kein Lärmschwerpunkt. → Anregung wird
161-2	(F) Begrenzung auf 30 km/h rund um die Uhr in einem zweiten Schritt.	Aktuell liegt die Konzentration der Lärmaktionsplanung auf der Reduktion des besonders kritischen, die Nachtruhe störenden, Lärms. Eine spätere Ausweitung ist nicht ausgeschlossen, wird aktuell jedoch nicht verfolgt. Zuständig ist das Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz. → Anregung wird weitergeleitet.
162 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
162-1	(B) Unzureichende Betrachtung des Fluglärms.	Die Stadt Fürth besitzt bezüglich des Fluglärms nur begrenzten Handlungsspielraum. Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Beurteilung wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
162-2	(F) Verzicht auf unnötige Nachtflüge zwischen 24 und 6 Uhr.	Die Stadt Fürth besitzt bezüglich des Fluglärms nur begrenzten Handlungsspielraum. Zuständig ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet.
162-3	(H) Einzelne Punkte der Umsetzungsbereitschaft von Maßnahmen (Frage 5, s. Anlage 1) werden bereits nach Möglichkeit eingehalten. Statt Frage 5 Vorschlag der Formulierung einer Frage nach aktueller Umsetzung persönlicher Maßnahmen.	Die Frage nach bereits erfolgter Umsetzung beachtet nicht die mögliche Bereitschaft dazu. Die Formulierung wird jedoch in kommenden Befragungen überarbeitet. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
162-4	(H) Bewerbung der Umfrage wurde als unzureichend wahrgenommen. Vorschlag der Nutzung von Wahlwerbemitteln zur Bewerbung von Umfragen.	Die Bewerbung der Befragung wurde durch die Stadt finanziert. Die Bereitstellung entsprechender Finanzen fällt nicht in die Aufgabe der Lärmaktionsplanung. → Hinweis wird weitergeleitet.
163 – Anwohner Weiherhofer Straße (per Fragebogen)		
163-1	(H) Wahrnehmung von Geschwindigkeitsübertretungen entlang der Weiherhofer Straße	Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird als Maßnahme im LAP geführt (vgl. Maßnahme L3). → Hinweis wird beachtet.
163-2	(H) Wahrnehmung des Fahrens entgegen der Einbahnstraße entlang der Weiherhofer Straße	Verkehrskontrollen obliegen der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
164 – Anwohner Marienring (per Fragebogen)		
164-1	(F) Bau der Westumgehung. Andere potentielle Maßnahmen werden als nicht umsetzbar oder unbrauchbar wahrgenommen.	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. → Kein Anpassungsbedarf.
165 – Anwohner Praterweg (per Fragebogen)		
165-1	(F) Regelmäßige Kontrollen besonders lauter Motorräder und Pkw entlang der Erlanger Straße, Poppenreuther Straße und Kapellenstraße auch nachts und an Wochenenden.	Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
166 – Anwohner Ottostraße (per Fragebogen)		
166-1	(H) Beobachtung häufiger Rotlichtverstöße an der Fußgänger-LSA Maxstraße Nähe Friedrichstraße.	Verkehrskontrollen obliegen der Polizei. → Hinweis wird weitergeleitet.
166-2	(F) Umgestaltung des städtischen Raums für umweltfreundlichere Mobilität (Fuß, Rad, ÖPNV). Verweis auf Erhöhung der Lebensqualität bei geringeren Lärmemissionen.	Die Förderung des Umweltverbundes ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
167 – Anwohner Ittisstraße (per Fragebogen)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
167-1	(F) Konsequenterer Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch Kontrollen/ Geschwindigkeitsüberwachung.	Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird als Maßnahme im LAP geführt (vgl. Maßnahme L3). → Anregung/ Hinweis wird beachtet.
167-2	(H) Wahrnehmung häufiger Übertretungen zulässiger Höchstgeschwindigkeiten auf der Würzburger Straße stadtauswärts nachts und an Wochenenden.	
167-3	(F) Aufstellung einer „Soko Autoposer“ wie in Mannheim und Vorgehen gegen besonders laute Fahrzeuge.	
168 – Anwohner Alte Reutstraße (per Post)		
168-1	(F) Sanktionieren von Verstößen gegen die Verkehrsregeln, bspw. Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeit, Parken im Kreuzungsbereich/ auf Sperrflächen, etc.	Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird als Maßnahme im LAP geführt (vgl. Maßnahme L3). Verkehrskontrollen obliegen der Polizei/ dem Ordnungsamt. → Anregung wird beachtet.
168-2	(F) Ausweitung innerstädtischer Tempo-30-Zonen.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit, wozu Wohngebiete i.d.R. nicht gehören. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
168-3	(F) Verbesserung der Situation für Fußgänger- und Radverkehr.	Die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
168-4	(F) Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raumes.	Das grundsätzliche Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ist bereits in § 1 StVO geregelt. → Anregung wird weitergeleitet.
169 – Anwohner Höfener Straße (per Post)		
169-1	(H) Wahrnehmung mangelnder Qualität beim Einbau von Fenstern in Hochhäusern, da Bahnlärm im 7. OG noch stört. Neben Quietschen werden Erschütterungen wahrgenommen.	Bei der individuell geleisteten Einbauqualität von Fenstern besteht seitens der Stadt kein Handlungsspielraum. Für den Aktionsplan zum Eisenbahnlärm ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
170 – Anwohner Theresienstraße (per Post)		
170-1	(B) Tempo-30-Zonen in der Innenstadt werden als wichtig wahrgenommen.	→ Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
170-2	(F) Schaffung weiterer Radwege.	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
170-3	(F) Mehr Begrünung in der Stadt.	Zuständig ist das Grünplanungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
170-4	(F) Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung in Fürth.	Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird als Maßnahme im LAP geführt (vgl.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
171 – Anwohner Theresienstraße (per Post)		
171-1	(F) Ausweitung von Tempo-30-Zonen in der Innenstadt.	Der Lärmaktionsplan fokussiert auf Bereiche mit starker Lärmbetroffenheit. Eine gesamtstädtische Beurteilung ist nicht möglich. Zuständig ist das Stadtplanungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
171-2	(F) Mehr Begrünung (Bäume) in der Stadt.	Zuständig ist das Grünflächenamt. → Anregung wird weitergeleitet.
171-3	(F) Schaffung weiterer Radwege.	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
172 – Anwohner Herrnstraße (per Post)		
172-1	(F) Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung auf der Würzburger Straße zwischen Billiganlage und Christkindl sowie auf der Schwabacher Straße.	Generelle Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird als Maßnahme im LAP geführt (vgl. Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
172-2	(B) Argumentation für Eingewöhnungsphasen bei Beschränkungen zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird nicht unterstützt. Verweis auf Verkehrssicherheit.	Zuständig ist das Ordnungsamt. → Hinweis wird weitergeleitet.
173 – Anwohner Austräße (per Post)		
173-1	(B) Einführung Tempo-30 und geplante Einrichtung einer Radverkehrsführung in der Friedrichstraße sowie Tempo-30 in der Kaiserstraße werden als lärm mindernd wahrgenommen.	→ Wird zur Kenntnis genommen.
173-2	(B) Bislang nicht erfolgte Umsetzung von Fahrradstraßen (Jahnstraße, Austräße, Dambacher Straße, Karolinenstraße, Ludwigstraße) wird beklagt.	Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme G1). → Anregung wird beachtet.
173-3	(F) Ausweitung von Kontrollen lauter Fahrzeuge.	Die Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Kontrolle unzulässig lauter Abgasanlagen und lärmender Musik obliegt der Polizei. Die Kontrolle und Sanktionierung unnötig lärmenden Verhaltens durch Kfz-Führer wird als Maßnahme L4 im LAP aufgenommen. → Anregung wird beachtet.
173-4	(F) Lärmschutzwände an der Südwesttangente zum Schutz des Fürther Stadtwaldes.	Lärmschutzbelange wurden beim Bau der Südwesttangente dem Grunde nach berücksichtigt. Es besteht kein zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz. → Anregung wird nicht übernommen.
174 – Anwohner Hans-Vogel-Straße (per Post)		

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
174-1	(F) Freigabe der Hans-Vogel-Straße nur für Anlieger und Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/ h.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang Hauptverkehrsachsen auf 10 km/ h wird als nicht umsetzbar erachtet. Der Abschnitt weist zum Teil Lärmbetroffenheiten auf, wird jedoch anhand der Kartierung nicht als Lärmschwerpunkt ausgewiesen. Betrachtung ggf. in kommenden Fortschreibungen. → Anregung wird nicht übernommen.
174-2	(F) Geschwindigkeitskontrollen Hans-Vogel-Straße/ Stöckig/ Steinfeldstraße auf Höhe der Kita.	Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Anregung wird beachtet.
175 – Anwohner Grundigpark (per Post)		
175-1	(F) Lärmindernder Fahrbahnbelag auf der Südwesttangente, da Verkehr sowohl tags als auch nachts als störend wahrgenommen wird.	Lärmschutzbelange wurden beim Bau der Südwesttangente dem Grunde nach berücksichtigt. Es besteht kein zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz. → Anregung wird nicht übernommen.
175-2	(F) Lärmschutzwand entlang der Südseite der Südwesttangente.	Lärmschutzbelange wurden beim Bau der Südwesttangente dem Grunde nach berücksichtigt. Es besteht kein zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz. → Anregung wird nicht übernommen.
176 – Anwohner Marienring (per Post)		
176-1	(B) Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplanes wird als unzureichend wahrgenommen.	Für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans werden im LAP Hinweise gegeben. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
176-2	(H) Wahrnehmung stetig zunehmender Verkehrsbelegungen.	Aufgrund der vorhandenen Daten zur Kartierung 2012 und 2019 (Straßenverkehrszählung 2012 und 2017) ist aktuell nicht von einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsmengen auszugehen. Die Erhebung der Verkehrsmengen ist Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung. → Hinweis wird weitergeleitet.
176-3	(F) Vor der Ausweisung von Gewerbegebieten ist die Verkehrsinfrastruktur anzupassen.	Die Beachtung von Lärmschutzbelangen im Rahmen der Verkehrs- und Stadtplanung ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahmen G1 und G2). → Anregung wird beachtet.
177 – Anwohner Weiherhofer Straße (per Post)		
177-1	(H) Wahrnehmung deutlich überhöhter Geschwindigkeiten auf der Weiherhofer Straße, auch Fahren entgegen der Einbahnstraße.	Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregeln obliegen der Polizei. → Anregung wird beachtet.
177-2	(H) Wahrnehmung überhöhter Geschwindigkeiten in der Tempo-30-Zone Händelstraße aufgrund unzureichender Hinweise.	Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Hinweis wird beachtet.
177-3	(F) Verlangsamen des Verkehrsflusses durch Fahrbahnversätze	Abschnitt weist laut Kartierung keine hohen Lärmbetroffenheiten auf. Zuständig ist das Stadt-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
	und Einengungen des Fahrbahnquerschnittes.	planungsamt. → Anregung wird weitergeleitet.
178 – Anwohner Theaterstraße (per Post)		
178-1	(F) Bessere Kenntlichmachung der Tempo-30-Zone.	Abschnitt ist kein Lärmschwerpunkt. Zuständig ist das Tiefbauamt. → Anregung wird weitergeleitet.
178-2	(H) Wahrnehmung überhöhter Geschwindigkeiten am Knotenpunkt Rosenstraße.	Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Hinweis wird beachtet.
179 – Anwohner Luisenstraße (per Post)		
179-1	(H) Wahrnehmung überhöhter Geschwindigkeiten Gebhardstraße und Nürnberger Straße.	Die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist Bestandteil des LAP (siehe Maßnahme L3). Der ortskonkrete Hinweis wird weitergeleitet. → Hinweis wird beachtet.
179-2	(H) Schienengüterverkehr wird als lärmintensiv wahrgenommen.	Zuständig für die Aktionsplanung zum Eisenbahnverkehr ist das Eisenbahn-Bundesamt. → Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
179-3	(F) Lärmschutzwände als Ersatz für ehemalige Güterhalle.	Zuständig für die Aktionsplanung zum Eisenbahnverkehr ist das Eisenbahn-Bundesamt. Die Stadt Fürth besitzt hierbei und insbesondere bezüglich Lärmschutzwänden auf dem Gelände der DB Netz AG nur begrenzten Handlungsspielraum. → Anregung wird weitergeleitet.
180 – Anwohner Herboldshof (per Post)		
180-1	(F) Forderung einer Ortsumfahrung.	Die Prüfung der Ortsumfahrung ist in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten (siehe Anlage 4) im LAP enthalten. → Kein Anpassungsbedarf.
181 – Anwohner Herboldshof (per Post)		
181-1	(F) Verringerung des Verkehrs in Ortschaften.	Die Prüfung von Ortsumfahrungen ist in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten (siehe Anlage 4), die generelle Verringerung von Durchgangsverkehren in Maßnahme G1 im LAP enthalten. → Anregung wird beachtet.
181-2	(F) Durchfahrten durch Ortschaften nur mit geringer Geschwindigkeit ermöglichen.	
181-3	(F) Anordnung von Durchfahrtsbeschränkungen.	
181-4	(F) Erhöhung von Verkehrskontrollen, v.a. durch das Wasserschutzgebiet abkürzende Lkw.	Verkehrskontrollen obliegen der Polizei. → Die Anregung wird weitergeleitet.
182 – Anwohner Herboldshof (per Post)		
182-1	(F) Vermeidung von Durchgangsverkehr in Ortschaften.	Die Prüfung von Ortsumfahrungen ist in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten (siehe Anlage 4), die generelle Verringerung von Durchgangsverkehren in Maßnahme G1 im LAP enthal-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		ten. → Anregung wird beachtet.
183 – Anwohner Neptunweg (per E-Mail)		
183-1	(F) Bepflanzung für den Lärmschutz des Südstadtparks zur Fronmüllerstraße.	Grünpflanzungen tragen nur bedingt zum Lärmschutz bei, können jedoch subjektiv eine hohe Wirkung haben. Zuständig ist das Grünflächenamt. → Anregung wird weitergeleitet.
183-2	(F) Verstärkte polizeiliche Kontrollen auf Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten.	Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten wird als Maßnahme im LAP geführt (vgl. Maßnahme L3). → Anregung wird beachtet.
183-3	(F) Effizienterer Einsatz von Polizeikräften.	Kein Bestandteil der Lärmaktionsplanung. → Anregung wird weitergeleitet.

Anlage 3 – Allgemeine Strategien & Handlungsfelder der Lärminderung

Lärmvermeidung und Lärminderung sind komplexe Daueraufgaben der Stadtentwicklung, die nicht nur auf die periodisch fortzuschreibende Lärmaktionsplanung reduziert werden können, sondern vielmehr alle Prozesse der Stadtplanung durchdringen sollten. Während sich der Lärmaktionsplan so weit wie möglich auf konkrete Ansätze konzentriert, sollen mit der umfanglicheren Beschreibung der kommunalen Handlungsfelder und darüber hinausreichender Strategien weiterführende Ansätze der Lärminderung aufgezeigt werden, die sich nicht zwingend in Form von Maßnahmen im aktuellen Lärmaktionsplan niederschlagen müssen.

1. Handlungsfeld „Stadtplanerische Ansätze“

Die Vermeidung und Reduzierung von Lärm allgemein und Verkehrslärm insbesondere stellt eine dauerhafte Aufgabe in allen Bereichen und Ebenen der regionalen und städtischen Entwicklung und Planung dar, weshalb diese in die Aufstellung von Lärmaktionsplänen einzubeziehen sind. Dabei ergeben sich verschiedene Handlungsebenen und -felder, die folgendermaßen beschrieben werden können:

- ⇒ Das Maß und die Art der Nutzung von Flächen bestimmen maßgeblich das Verkehrsaufkommen und seine Verteilung im Siedlungsgefüge und in den Verkehrsnetzen.
- ⇒ Kompakte Stadtstrukturen ermöglichen kurze Wege und damit einen hohen Anteil nicht-motorisierter und damit lärmarmen Verkehrsarten.
- ⇒ Berücksichtigung der Zusammenhänge zwischen Stellplatzzahlen und Verkehrsnachfrage.
- ⇒ Mischnutzungen (Wohnen/ nicht störendes Gewerbe) führen ebenfalls zur Möglichkeit kurzer Wege. Lärmintensive Nutzungen (lärmintensive Industrie und Gewerbe) sind weitgehend zu separieren. Dadurch werden direkte Belastungen am Wohnort vermieden, aber Verkehrsströme mit der Folge von Lärmemissionen induziert.
- ⇒ Flächenentwicklungen im Einzugsbereich hochwertiger öffentlicher Verkehrsmittel führen zu einem hohen Anteil der Nutzung dieser und vermeiden damit Straßenverkehr.
- ⇒ Erhalt bzw. auch Entwicklung geschlossener Blockrandbebauungen mit der Folge der Abschirmung der Blockinnenbereiche bzw. Schließung von Baulücken.

Aus der Aufzählung wird deutlich, dass die stadtplanerischen Ansatzpunkte eher langfristiger Natur sind, um entweder Fehlentwicklungen vergangener Jahre auszugleichen oder zukünftige Fehlentwicklungen zu vermeiden. Die unmittelbare Reaktion auf bestehende Lärmprobleme ist hingegen über die Stadtplanung kaum möglich. Die langfristige Schaffung lärmarmen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen kann jedoch nur durch eine zielorientierte Stadtplanung gelingen.

2. Handlungsfeld „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“

Der strategischen Verkehrsplanung kommt im Mittel- bis Langfristhorizont für die Lärmaktionsplanung entscheidende Bedeutung zu. Handlungsschwerpunkte sind vor allem Maßnahmen, die langfristig zur Sicherung der umweltbezogenen Zielstellungen durch modale Verlagerungen (Vermeidung von Kfz-Verkehr) geeignet sind, wie auch Maßnahmen, die zur gezielten und effektiven Entlastung besonders hoch belasteter Bereiche durch örtliche Verlagerung dienen. Zu nennen sind insbesondere:

- ⇒ Einwirkung auf die Stadtplanung durch verkehrliche Standortbewertung,
- ⇒ Bereitstellung bedarfsgerechter Infrastruktur und Verkehrsangebote im ÖPNV und Gewährleistung einer hohen Erschließungs- und Angebotsdichte,
- ⇒ Entwicklung einer nutzergerechten Infrastruktur für die nichtmotorisierten Verkehrsarten,
- ⇒ spezifische Förderung emissionsarmer Antriebe durch kommunale Maßnahmen (z.B. Aufbau eines Netzes von öffentlichen Ladestationen)
- ⇒ Mobilitätsmanagement mit dem Ziel der Beeinflussung der individuellen Mobilität und Verkehrsmittelwahl (kommunales, betriebliches und standortbezogenes Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung und -erziehung),
- ⇒ angemessene Entwicklung der Straßeninfrastruktur unter Berücksichtigung der Zusammenhänge von Netzkapazitäten und Verkehrsnachfrage,
- ⇒ Nutzung des Parkraumangebotes zur Steuerung der Nachfrage im Kfz-Verkehr,
- ⇒ Planung von Umgehungsstraßen für sensible Gebiete und Objekte,
- ⇒ Entlastung des Straßennebennetzes vor allem in Wohngebieten durch Bündelung im Straßenhauptnetz und damit Reduzierung der Lärmpegel und Erhöhung der Lebensqualität in der Fläche.

Durch eine Fortschreibung von Verkehrsentwicklungsplänen können auch der Lärminderung und der Luftreinhaltung die erforderlichen Impulse gegeben werden. Insbesondere die grundsätzliche und nachhaltige Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bedarf dieses strategischen Rahmens, der durch Lärmaktions- und Luftreinhaltepläne nicht ersetzt werden kann. U.a. deshalb wird in aktuellen Empfehlungen auch von einem kürzeren Rhythmus von Evaluierung und Fortschreibung von Verkehrsentwicklungsplänen ausgegangen¹.

¹ Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2013



3. Handlungsfeld „Verkehrsorganisation und Verkehrssystemmanagement“

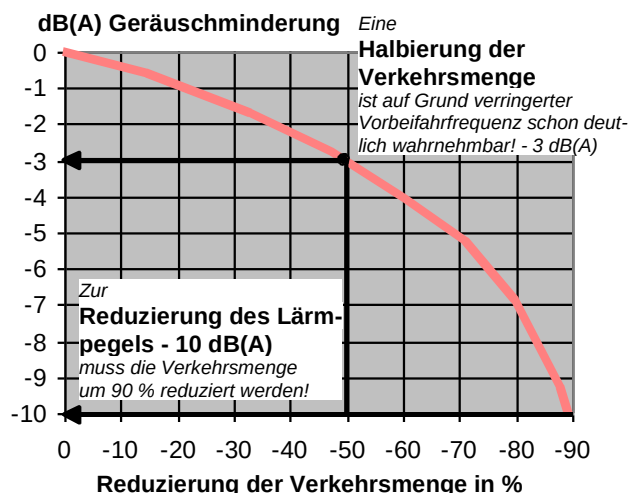
Das Handlungsfeld Verkehrsorganisation/Verkehrssystemmanagement (inkl. Verkehrstechnik) mit dafür geeigneten Maßnahmen reicht von eher langfristig wirkenden strategischen Ansätzen bis hin zu kurzfristigen Lösungen von Einzelproblemen. Zu benennen sind u.a.:

- ⇒ Reduzierung von Verkehrsmengen durch Verkehrsverlagerungen auf unsensiblere Strecken
- ⇒ Lkw-Führungskonzepte (Bündelung auf Hauptrouten, Vorbehaltsnetz) und Tonnagebeschränkungen (im Nebennetz)
- ⇒ ÖPNV-Beschleunigung als ein maßgebliches Mittel der Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Kfz-Verkehr,
- ⇒ Umweltbezogenes Verkehrssystemmanagement (z. B. witterungsabhängige Routenempfehlungen, im Bereich Lärm aber eher wenig geeignet),
- ⇒ 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. streckenbezogen Tempo 30 oder Tempo-30-Zonen/ verkehrsberuhigte Bereiche).

Reduktionen der Verkehrsmengen 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.

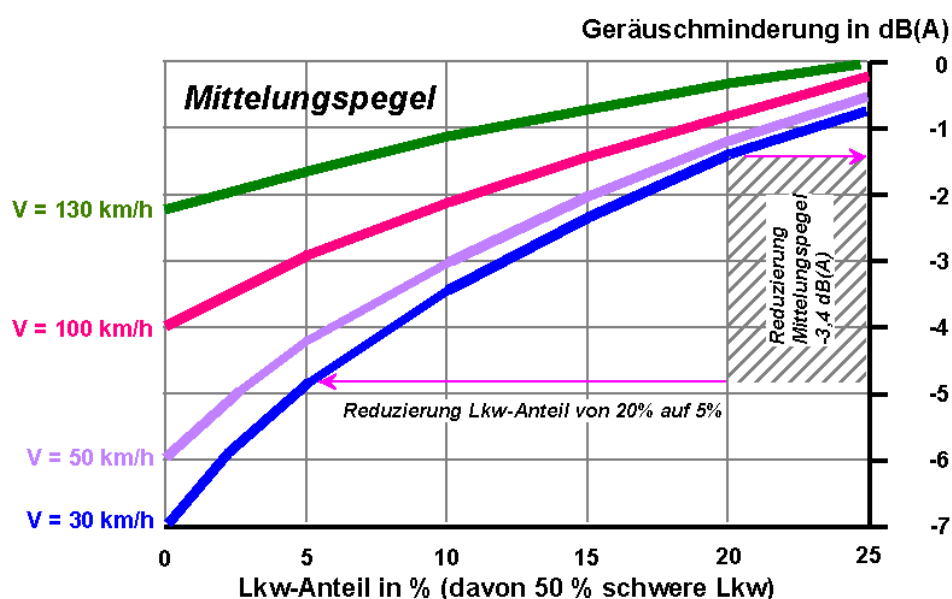
Für eine akustisch deutlich wahrnehmbare Reduktion des Lärms von etwa 2 bis 3 dB(A) ist eine Halbierung der Verkehrsmenge erforderlich. Dies ist bereits eine anspruchsvolle planerische Aufgabe. Eine Halbierung des Lärmpegels hingegen erfordert eine Verkehrsmengenreduzierung um etwa 90 %, was wiederum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

Verkehrsmengen-reduzierung	Mittelungs-pegel 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

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



Grafik 2: Zusammenhang zwischen Lkw-Anteilen und Schallemissionen²

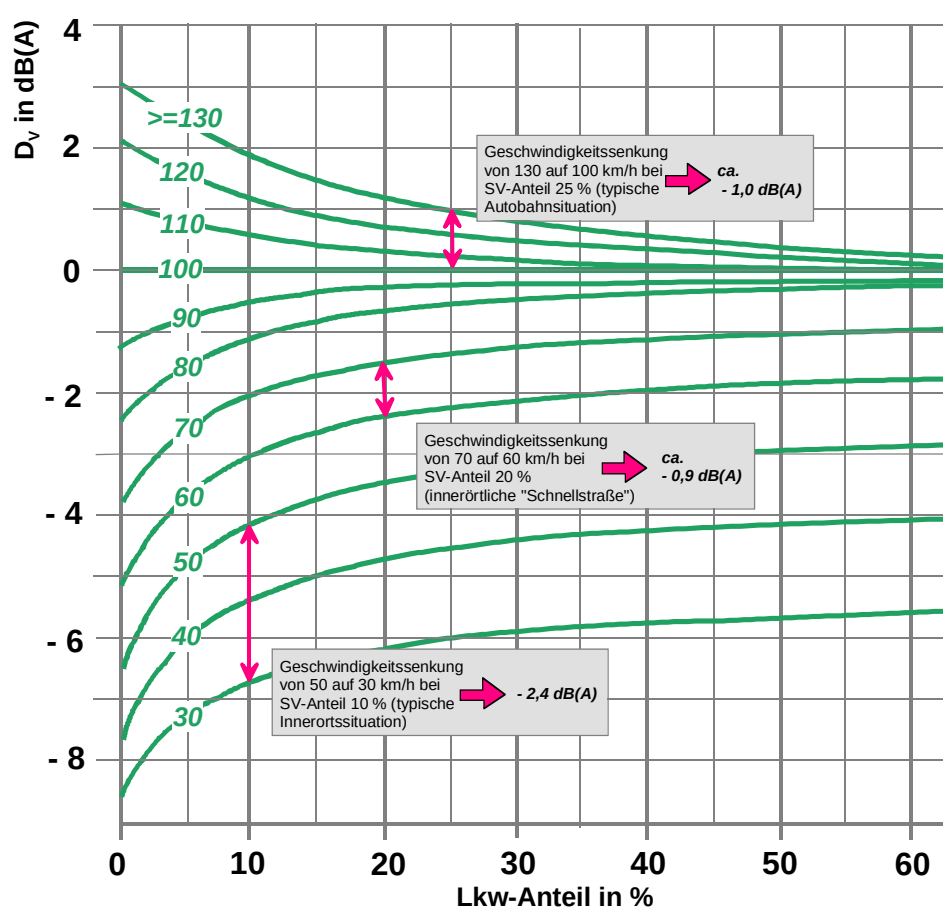
Kann beispielsweise der Lkw-Verkehr durch entsprechende Restriktionen verlagert werden, wäre bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h und einer Reduktion des Lkw-Anteils von 20 % (hoher Lkw-Durchgangsverkehr vorhanden) auf 5 % (weitgehend nur noch Ver- und Entsorgungsverkehr) eine Reduktion der Lärmemissionen um mehr als 3 dB(A) erreichbar.

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

² Handbuch Lärmaktionspläne
Berichte des Umweltbundesamtes 7/94

ist dabei stets zu beachten, dass dadurch im Regelfall auch Neubelastungen in der Fläche bzw. an den Alternativ- oder Neubautrassen auftreten.

Senkungen der Lärmemissionen sind auch über die **Reduzierungen der Geschwindigkeiten** möglich. In der Grafik 3 sind drei typische Situationen dargestellt. Im Innerortsbereich ist bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h eine Reduktion des Emissionspegels zwischen 2 und 3 dB(A) möglich, was deutlich wahrnehmbar ist. Bei Pflasterfahrbahnen beträgt die Abnahme des Lärmpegels bis 5 dB(A). Eine Absenkung der Geschwindigkeit auf der Autobahn von 130 auf 100 km/h oder eine Absenkung 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.



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

Geschwindigkeitssenkungen auf unter 50 km/h sind im Hauptverkehrsstraßennetz u.a. wegen des dort grundsätzlich möglichst flüssigen Verkehrs eher in Ausnahmefällen vorzusehen. Nach aktuellem Stand von Rechtsprechung und Wissenschaft können sie trotzdem als probater Ansatz betrachtet werden, insbesondere wenn bei besonders hohen Überschreitungen der angestrebten Lärmpegel andere Maßnahmen nicht oder nicht in angemessenen Zeiträumen um-

setzbar sind. Jedoch sind die Auswirkungen auf den ÖPNV und ggf. vorhandene Koordinierungen von Lichtsignalanlagen sowie weitere Auswirkungen im Vorfeld der Umsetzung zu prüfen.

Unterstützend können innerorts Geschwindigkeitsmesstafeln oder Dialogdisplays angebracht werden, welche die Kraftfahrer über ihre aktuelle Fahrgeschwindigkeit informieren. Dialogdisplays, welche eine Wertung zum Tempo abgeben (bspw. durch Smileys) – ob mit oder ohne Geschwindigkeitsangabe – haben sich dabei als effektiver herausgestellt. Die Wirkung dieser Anzeigen ist allerdings stark von der Positionierung sowie weiteren Umständen (bspw. der Straßenraumgestaltung) abhängig und i.d.R. nur im Aufstellungszeitraum gegeben.



Broschüre zu Tempo 30 in Berlin



Fotos: Geschwindigkeitsanzeige Radebeul und Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßennetz Cottbus



Auch die **Koordinierung von Verkehrsströmen** („Grüne Welle“) mit ihren Auswirkungen auf einen homogenen Verkehrsablauf kann zur Lärminderung beitragen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Grünen Wellen oft andere Aspekte entgegenstehen, so z.B. Sicherheitsfragen, Wartezeiten in Nebenrichtungen oder für Fußgänger, ÖPNV-Bevorrechtigung, etc. Die Umsetzung von Koordinierungen ist daher nur auf Straßenzügen mit geeigneten Voraussetzungen möglich.

4. Handlungsfeld „Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur“

Der Zustand der Infrastruktur, insbesondere von Straßen und Anlagen des Schienenverkehrs hat ebenfalls einen maßgeblichen Einfluss auf die davon ausgehenden Lärmemissionen. Pflasterbeläge, schadhafte Fahrbahnoberflächen, Gleisbereiche oder auch Einbauten in Straßen führen zu deutlich höheren Lärmemissionen als ebene Asphaltbeläge. Der Herstellung bzw. dem Erhalt intakter Fahrbahnen und Gleisbereiche kommt daher für die Lärminderung eine besonders hohe Bedeutung zu.

Im städtischen Gleisbau sind insbesondere schadhafte Eindeckplatten oder sonstige Schäden im Gleisbereich sowie auch hinsichtlich der Lärmemissionen ungünstige Konstruktionsweisen als Lärmquelle zu benennen. Sehr gute spezifische Erfahrungen wurden mit der Ausbildung als Rasengleis gesammelt, wobei für die Lärminderung ein bis zur Schienenoberkante eingedecktes Gleis erforderlich ist.



Fotos: Granitkleinpflaster in der Fahrbahn mit erhöhter Lärmemission und Gussasphaltschachtabdeckung mit niedriger Lärmemission

Seit einigen Jahren gibt es darüber hinaus Bemühungen, auch die von intakten Fahrbahnen ausgehenden Emissionen weiter zu senken. Die außerorts zur Anwendung kommenden lärm-mindernden offenporigen Fahrbahndeckschichten sind auf Grund des erforderlichen Selbstreinigungseffektes („Sogwirkung“ bei Geschwindigkeiten > 60 km/h) für die kommunale Anwendung weitgehend ungeeignet. Für weitere neuartige Fahrbahnbeläge mit geringeren Lärmemissionen liegen noch keine verbindlichen Richtlinien und Standards vor, so dass sich ihr bisheriger Einsatz weitgehend auf Ausnahmen und Pilotvorhaben beschränkt.



Fotos: Einbau lärmindernder Belag in Düsseldorf, Rasengleis Zwickauer Straße Chemnitz

Folgende Ansätze können im Handlungsfeld Infrastrukturerhalt und -sanierung benannt werden:

- ⇒ Dauerhafte Erhaltung eines „angemessenen“ Infrastrukturzustandes insbesondere mit Schwerpunkt bei den hoch belasteten Straßen mit hohen Lärmwirkungen auf die angrenzenden Wohnungen (systematisches Erhaltungsmanagement)
- ⇒ Sanierung / grundhafter Ausbau noch in schlechtem Zustand befindlicher Straßenabschnitte einschließlich der straßenbündigen Gleiskörper von Straßenbahnen unter Beachtung von Prioritätensetzungen aus der Lärmaktionsplanung
- ⇒ Zunehmender Einsatz bereits erprobter, jedoch noch nicht im Regelwerk verankerter lärmindernder Bauweisen
- ⇒ Erweiterung des Einsatzbereiches lärmindernder Gleiskonstruktionen (insbesondere Rasengleis) bei separaten Gleiskörpern

5. 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-Fahrsstreifen bei vier- und sechsstreifigen Straßen und die Einordnung von Radverkehrsstreifen und/ oder ruhenden Verkehr vergrößert sich der Abstand von der Schallquelle zur Fassade
- ⇒ 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



Foto: sanierter und Fahrrad-freundlich umgestalteter Straßenabschnitt in Berge

Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass eine komplexe Umgestaltung allein aus Gründen des Lärms wegen der im Regelfall hohen Kosten selten 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. Zu prüfen ist auch, ob vereinfachte Umgestaltungen möglich sind, z.B. durch die Kombination von Ummarkierungen, Teilumbauten, Möblierung und Begrünung.

6. 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 teilweise entziehen, werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch zukünftig in vielen Bereichen hohe bis sehr hohe Lärmemissionen von den Verkehrsanlagen ausgehen. Selbst bei weitgehender Ausschöpfung der zuvor benannten, sich aus den verschiedenen Handlungsfeldern ergebenden Lärminderungspotenziale ist mit anhaltend hohen Lärmbelastungen der anliegenden Gebäude zu rechnen. Die Ergreifung/Umsetzung direkter Lärmschutzmaßnahmen wird daher weiterhin wichtiger Bestandteil der Maßnahmen zur Lärminderung bleiben müssen. Zu benennen sind insbesondere folgende Möglichkeiten:

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



Fotos: Lärmschutzwand zur Abschirmung rückwärtiger Bereiche in Dresden, Lärmschutzwände entlang der Waldstraße Radebeul

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 ergeben, wenn besonders hohe Lärmimmissionen und Betroffenheiten in Teilabschnitten des Straßenhauptnetzes vorhanden sind und andere Möglichkeiten der Lärminderung an der Quelle bereits ausgeschöpft wurden. Damit kann 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.

7. Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit“

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Verankerung im bundesdeutschen Recht ist neben der Erstellung von Lärmkarten und entsprechenden Aktionsplänen auch die Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. Dies ist nicht nur rechtlich, sondern auch sachlich begründet, da die rechtzeitige Information und das Mitwirken der Bürger sowohl die Qualität des entstehenden Aktionsplanes als auch im Nachgang dessen Akzeptanz verbessern können.

Hierbei stehen nahezu sämtliche **Kommunikationswege** zur Verfügung. Beispielhaft seien Broschüren, Flyer, Auslegungen, öffentliche Veranstaltungen, Workshops, Radio-/Fernsehbeiträge, Websites und Zeitungsartikel erwähnt.

Zur Information und aktiven Mitgestaltung der Bürger ist stets auf eine beidseitig gerichtete Kommunikation zu achten; bei der also Betroffene und Mitwirkende auf Augenhöhe korrespondieren können sowie die Möglichkeit für die Behandlung aufgeworfener Fragen aller Parteien gegeben ist.



Bild: Beispiel Beteiligungsportal der Stadt Radebeul (www.buergerbeteiligung.sachsen.de)

Inhaltlich ist es von hoher Relevanz, gegenüber der Öffentlichkeit größtmögliche Transparenz zu wahren. So sollten den Betroffenen insbesondere Informationen über die Entstehung und Auswirkungen von Lärm – generell und die eigene Wohngegend betreffend – in ausreichendem Maße zu Verfügung gestellt werden. Auch die rechtlichen Hintergründe, Richtlinien und Empfehlungen der entsprechenden Stellen sowie Zuständigkeiten müssen schnell verständlich aufgearbeitet sein, um Missverständnissen vorzubeugen.

Hilfreich sind außerdem stets barrierefrei verfügbare Dokumente (ausliegend und/oder online), gut auffindbare Websites mit Daten der aktuellen Lärmkartierung (Länder, EBA) sowie rechtzeitige, umfangreiche Informationen zu stattfindenden Planungen und den dazu angesetzten Veranstaltungen.

8. Handlungsfeld „Entwicklung Instrumentarien und Monitoring“

Die Lärmkartierung 2007 und die darauf aufbauende Lärmaktionsplanung waren der Start in eine in dieser Systematik der Aufarbeitung des Problems „Lärm“ bislang nicht praktizierten Herangehensweise. Bereits ab dem Jahr 2012 war gemäß den EU-Vorgaben die zweite Lärmkartierung und anschließende -aktionsplanung vorgesehen, gefolgt von der Kartierung ab 2017. Mit der nunmehr dritten Runde ist die Etablierung der Lärmaktionsplanung als kontinuierlicher Prozess mit fünfjährigem Turnus erfolgt.

Dadurch wird es zwingend erforderlich, bisherige Arbeitsabläufe innerhalb der Verwaltung zu analysieren und an die Erfordernisse der periodischen bzw. prozesshaften Lärmaktionsplanung anzupassen. Zielstellung dabei ist, die Aktualität, Plausibilität und transparente Vorhaltung der verwendeten Datengerüste für die Kartierung durchgehend zu gewährleisten, Ergebnisdaten der Lärmaktionsplanung für den breiten Zugriff bereit zu halten, durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen für das Monitoring und die Berichterstattung effektiv zu verwalten sowie unter Nutzung moderner Instrumente Informationen zu verbleibenden Lärmproblemen und Ansatzpunkten zu ihrer Linderung für alle Akteure laufend verfügbar zu halten (GIS, Intranet, Themenstadtpläne etc.).

Deshalb werden die Schaffung von Instrumentarien und die Optimierung von Abläufen als eigenes Handlungsfeld für die Lärmaktionsplanung definiert. Dieses beinhaltet z. B. folgende Ansatzpunkte:

- ⇒ Weitere Systematisierung der Verkehrszählungen im Sinne eines Verkehrsmengenmonitorings unter besonderer Beachtung der Anforderungen aus Verkehrsplanung, Klimaschutz, Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung,
- ⇒ Weiterentwicklung von Datenbanken für die Vorhaltung der Eingangsdaten und die Verwaltung der Ergebnisdaten der Lärmkartierung,
- ⇒ Erarbeitung eines Katasters mit Schallschutzmaßnahmen (gebietsbezogen, straßenbezogen, gebäudebezogen) unter Nutzung geografischer Informationssysteme,
- ⇒ dauerhafte Vorhaltung und sukzessive Fortschreibung eines dreidimensionalen Stadtmodells für akustische Berechnungen,
- ⇒ Schaffung bzw. Weiterentwicklung von Strukturen und Verantwortlichkeiten in der Verwaltung, die die Einbeziehung der Aspekte des Immissionsschutzes in alle maßgeblichen Entscheidungen der Verwaltung ermöglichen. Dieses betrifft Arbeitsabläufe innerhalb der Struktureinheiten (Ämter/Geschäftsbereiche) wie auch ämterübergreifende Abläufe.

Die Einzelmaßnahmen sind auch hier stadtspezifisch auszuformen, da unterschiedliche Voraussetzungen bestehen (Intranet, GIS, Straßendatenbanken, Themenstadtplan, etc.).

9. Handlungsfeld „Sonstige Strategien und Ansätze“

9.1 Lärminderung entlang von Eisenbahnstrecken

Für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen ist das Eisenbahnbundsamt verantwortlich. Nachfolgend sollen jedoch die Ansätze zur Lärminderung im Bereich der Eisenbahn beschrieben werden, ohne dass sie im Regelfall ein kommunales Handlungsfeld der Lärmaktionsplanung darstellen.

Generell können im Bereich der Eisenbahn vergleichbare **klassische Minderungsmaßnahmen** wie im Bereich des Straßen- bzw. Straßenbahnverkehrs ergriffen werden:

- ⇒ aktiver/passiver Lärmschutz
- ⇒ Verlagerung von Zugverkehren auf andere Strecken
- ⇒ Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten
- ⇒ Verminderung der Geräuscentstehung schon an der Quelle (Rad-Schiene bzw. Waggonaufbau)

Da eine direkte Beeinflussung des Zugaufkommens, der Linienführung sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten jedoch weitgehend auszuschließen ist, sind vor allem Abschirmungsmaßnahmen durch aktiven oder passiven Schallschutz relevant.

Darüber hinaus gibt es eine ganze Reihe weiterer Ansätze, mit denen sich die Deutsche Bahn um die Minderung des von der Bahn ausgehenden Lärms bemüht und die in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt werden sollen.



Foto: Beispiel für Lärmschutz entlang einer Haupteisenbahnstrecke

Bis zum Jahr 2020 soll der Lärm im Vergleich zu 2000 mehr als halbiert werden (entspricht über 10 dB(A) Pegelminderung). Dafür wird eine Reihe verschiedener Ansätze verfolgt³, von denen folgende besonders hervorzuheben sind:

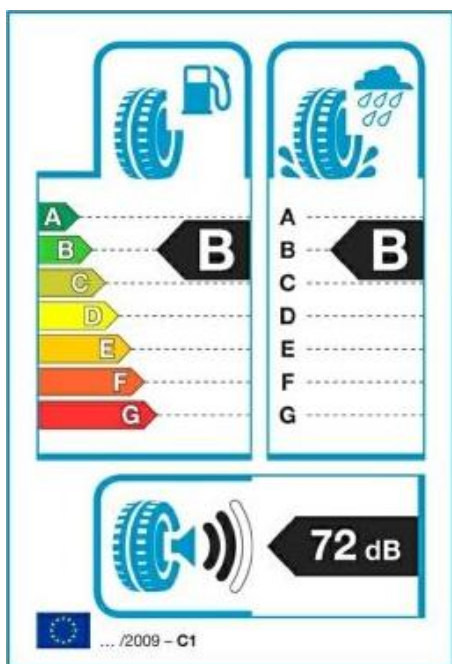
- ⇒ **Minderung der Geräusche von Güterwagen** durch Einsatz so genannter „Flüsterbremsen“. Die aus einem Verbundwerkstoff bestehenden Flüsterbremsen reduzieren den Lärm nicht nur beim Bremsen, der Haupteffekt besteht vielmehr darin, dass die Laufflächen der Räder beim Bremsvorgang nicht mehr aufgeraut werden. Diese bislang entstandenen, rauen Laufflächen führen zu besonders hohen Rollgeräuschen und beschädigen auch die Gleise, so dass auch Personenzüge „lauter fahren“. Diese Effekte treten mit den Flüsterbremsen nicht mehr auf. Somit kann ein durchgängig leiseres Fahrgeräusch mit Unterschieden von mehr als 10 dB(A) erzeugt werden. Die DB AG strebt einen Umbau aller eigenen Güterwaggons bis Dezember 2020 im Rahmen der regelmäßig fälligen Revisionen an. Da Waggons aber auch grenzüberschreitend eingesetzt werden, sind europaweit nach Schätzung der Bahn ca. 400.000 Wagen umzurüsten. Für Wagenhalter, die ihre Güterwagen auf leise Bremstechnologien umrüsten, gewährt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine finanzielle Unterstützung. Weiterhin wurde im Mai 2017 mit dem Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) ein Gesetz durch den Bundesrat verabschiedet, welches den Betrieb von nicht mit LL-Sohle ausgerüsteten Waggons verbietet.
- ⇒ **Lärmabhängige Trassenpreise** sollen einen zusätzlichen Anreiz zur Umrüstung geben. Dazu hat die das deutsche Schienennetz betreibende „DB Netz AG“ ein „Lärmabhängiges Trassenpreissystem“ (LaTPS) eingeführt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten für den Einsatz eines jeden umgerüsteten Güterwagens einen lauleistungsabhängigen Bonus, für laute Güterzüge wird hingegen ein Zuschlag auf den regulären Trassenpreis erhoben.
- ⇒ **Neuartige Schallschutzeinrichtungen am Gleis**. Dazu gehören z.B. Schienenstegbedämpfer (Pegelminderung von 1 bis 4 dB(A)), verschäumte Schottergleise oder Schwellenbesohlungen. Dadurch werden ebenfalls die Rollgeräusche direkt an der Quelle gemindert.
- ⇒ **Niedrige Schallschutzwände**. Insbesondere in Ortschaften ist es nicht an jeder Stelle möglich bzw. sinnvoll, sichtbehindernde Lärmschutzwände mit Höhen von 3 m und mehr zu errichten. Jedoch können auch niedrige Schallschutzwände direkt am Gleis erheblich zur Lärminderung beitragen. Sie sind weniger als 1 m hoch und bewirken Pegelminderungen von 2 bis 6 dB(A).

³ siehe u.a. <http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/> (Lärmschutzportal der DB AG)

9.2 Nutzung leiserer Reifen

Die derzeit auf dem Markt befindlichen Reifen unterscheiden sich hinsichtlich Sicherheit, Rollgeräusch und Rollwiderstand zum Teil erheblich. Untersuchungen haben ergeben, dass z.B. Reifen mit gleichen Qualitätseigenschaften Unterschiede in der Schallemission von bis zu 6 dB(A) aufweisen. Somit kommt dem Einsatz leiserer Reifen eine sehr hohe Bedeutung zu.

Diese Informationen waren jedoch für die Konsumenten bisher kaum verfügbar. Damit der Verbraucher bei der Auswahl von Pkw-Reifen künftig Umweltaspekte (Geräuschemission und Treibstoffverbrauch) berücksichtigen kann, ohne dabei auf die üblichen Gebrauchseigenschaften (Bremsseigenschaften, Aquaplaning-Verhalten, Laufleistung, etc.) zu verzichten, müssen die Reifenhersteller in der EU seit dem 1. November 2012 die Verbraucher über Nässe-Haftung, Kraftstoffverbrauch und Lärmklassen der Reifen informieren. Diese Eigenschaften der Reifen werden mit einer übersichtlichen Reifenetikette illustriert.

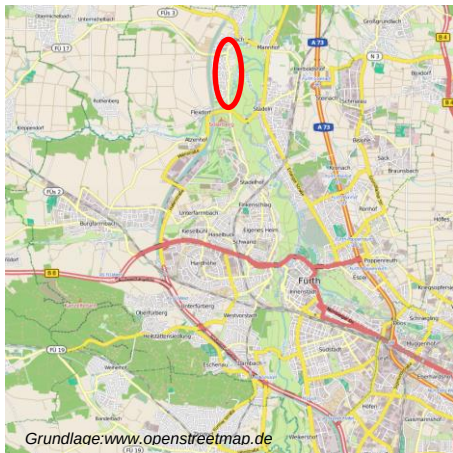


EU-Reifen-Kennzeichnungsetikette mit Angaben zu den Lärmemissionen

Da Kommunen keine Produktvorgaben machen können, ist eine direkte Einflussnahme auf die verwendeten Reifen nicht möglich. Denkbar sind jedoch Image- und Aufklärungskampagnen (z.B. im Amtsblatt) oder koordinierte Kampagnen mit dem Kfz-Gewerbe.

Schwerpunkt 1

Vacher Straße (FÜs 1); Am Altengraben – Obermichelbacher Straße



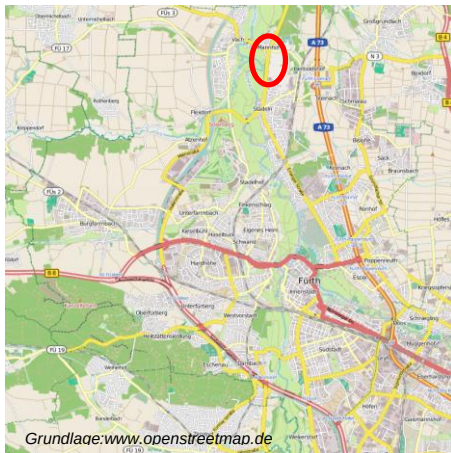
Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Vach
Fahrbahnaufteilung	je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h kartiert, jedoch 30 km/h nachts angeordnet
Fahrbahnbelag	Asphalt, leichte Schäden
DTV SV-Anteil	DTV: 12.800 Kfz/ 24 h SV: 2,6 %
Art der Bebauung	beidseits der Straße kleinteilige bzw. mehrgeschossige Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	Die Anordnung von Tempo 30 (20 – 6 Uhr) ging nicht in die Kartierung ein. Die Betroffenzahl ist v.a. nachts tatsächlich geringer einzuschätzen als kartiert.
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße Wohnbauflächen bzw. gemischte Bauflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 1.1: Prüfung Ausweitung Tempo 30 – umgesetzt S 1.2: Sanierung – umgesetzt S 1.3: Markierung von Schutzstreifen S 1.4: Prüfung disponibler Ansatz Westumfahrung Fürth

Schwerpunkt 1 – Maßnahmen Vacher Straße (FÜs 1); Am Altengraben – Obermichelbacher Straße	
Maßnahme S 1.1: Prüfung Ausweitung Tempo 30 – umgesetzt	
Maßnahme S 1.2: Erneuerung der Straße – umgesetzt	
Maßnahme S 1.3: Prüfung zur Markierung von Schutzstreifen	
Beschreibung	▪ Prüfung zur Markierung von Schutzstreifen südlich der Obermichelbacher Straße (gemäß Radverkehrskonzept) ▪ Maßnahme kann in diesem Abschnitt aufgrund der Verkehrsbelegung auch parallel zu Tempo 30 (vgl. Maßnahme 1.1) umgesetzt werden
Wirkung	▪ (optische) Verengung des Fahrbahnquerschnittes, setzt Emissionsquelle (Kfz) weiter von Gebäuden ab und wirkt geringfügig geschwindigkeitsmindernd (bezogen auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt/ Straßenverkehrsamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	▪ gering
Maßnahme S 1.4: Prüfung disponibler Ansatz Westumfahrung Fürth	
Beschreibung	▪ Entlastung um ca. 50 % in der Ortsdurchfahrt Vach (lt. Angabe des Staatlichen Bauamtes Nürnberg, 2012, für die Umfahrung ab ER 5 (Erlangen) – entlang Main-Donau-Kanal – Rezatstraße + OU Niederndorf – Neuses + OU Eltersdorf) ▪ Prüfung einer Neubewertung im Verkehrsentwicklungsplan
Wirkung	▪ Halbierung der Verkehrsmenge = Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	▪ gering

Schwerpunkt 2

Stadelner Hauptstraße (St 2242); Mannhofer Straße – südliches Bebauungsende (Mannhof)



Charakteristik des Straßenabschnittes

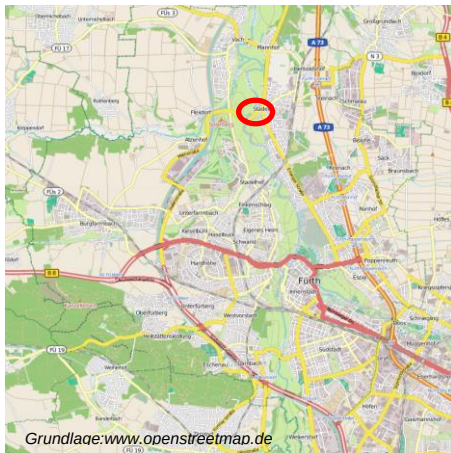
Stadt-/ Ortsteil(e)	Mannhof
Fahrbahnaufteilung	je eine Richtungsfahrbahn + Linksabbiegestreifen am Knotenpunkt
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 12.900 Kfz/ 24 h SV: 5,9 %
Art der Bebauung	beidseits der Straße kleinteilige bzw. mehrgeschossige Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	keine
Besonderheiten	keine
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße gemischte Bauflächen im Südwesten Wohnbauflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 2.1: Markierung von Schutzstreifen S 2.2: Prüfung Nordumgehung Stadeln (Verkehrsverlagerung) S 2.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn S 2.4: Prüfung disponibler Ansatz Westumfahrung Fürth S 2.5: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt anspruchsberechtigt

Schwerpunkt 2 – Maßnahmen Stadelner Hauptstraße (St 2242); Mannhofer Straße – südliches Bbauungsende (Mannhof)	
Maßnahme S 2.1: Markierung von Schutzstreifen	
Beschreibung	▪ Markierung eines Schutzstreifens auf der Ostseite der Fahrbahn (Fahrtrichtung Nord) gemäß Radverkehrskonzept ▪ Maßnahme ist Bestandteil des Regnitztal-Radweges Erlangen – Fürth – Nürnberg, welcher auch die Realisierung eines kombinierten Geh- und Radwegs von Stadeln nach Mannhof auf der Westseite vorsieht ▪ ggf. weitere Qualifikation als Radverkehrsschnellweg
Wirkung	▪ (optische) Verengung des Fahrbahnquerschnittes, setzt Emissionsquelle (Kfz) weiter von Gebäuden ab und wirkt geringfügig geschwindigkeitsmindernd (bezogen auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt/ Straßenverkehrsamt
Zeithorizont	▪ Kurz-bis mittelfristig
Kosten	▪ mittel
Maßnahme S 2.2: Prüfung Nordumgehung Stadeln (Verkehrsverlagerung)	
Beschreibung	▪ Verbindung zwischen der Stadelner Hauptstraße (südlich der Ortslage) und der FÜS 4 bei Herboldshof ▪ stellt eine alternative Route gegenüber der Mannhofer Straße/ Stadelner Hauptstraße dar, Entlastung der Mannhofer Ortslage ist zu erwarten ▪ im FNP als „übergeordnetes Straßennetz – geplant“ enthalten ▪ Prüfung und Bewertung der Wirkungen im Verkehrsentwicklungsplan
Wirkung	▪ Rückgang der Lärmbelastung bei Reduzierung der Verkehrsmengen (aufgrund fehlender Prognose kann keine Aussage zur Höhe gemacht werden)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	▪ gering
Maßnahme S 2.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn	
Beschreibung	▪ Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen ▪ einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe
Wirkung	▪ deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	▪ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	▪ Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen
Maßnahme S 2.4: Prüfung disponibler Ansatz Westumfahrung Fürth	
Beschreibung	▪ Entlastung um ca. 30 % auf der Stadelner Hauptstraße (lt. Angabe des Staatlichen Bauamtes Nürnberg, 2012 für die Umfahrung ab ER 5 (Erlangen) – entlang Main-Donau-Kanal – Rezatstraße + OU Niederndorf – Neuses + OU Eltersdorf) ▪ Prüfung einer Neubewertung im Verkehrsentwicklungsplan
Wirkung	▪ Rückgang um 30 % der Verkehrsmenge = Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 2 dB(A)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	▪ gering

Schwerpunkt 2 – Maßnahmen Stadelner Hauptstraße (St 2242); Mannhofer Straße – südliches Bebauungsende (Mannhof)	
Maßnahme S 2.5: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt als anspruchsberechtigt einordnen	
Beschreibung	- entlang von Straßen mit sehr hohen Belastungen kann die Förderung von passivem Lärmschutz (insbesondere Fenster) die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Wohnnutzung erhöhen - Details zum Programm unter Maßnahme L1
Wirkung	Reduzierung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) in Abhängigkeit der gewählten Schutzklasse/ der derzeitigen Fenster
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	kurzfristig (Auflegen des Programmes)
Kosten	mittel (jährlich begrenztes Budget)

Schwerpunkt 3

Fischerberg (FÜs 5); Stadelner Hauptstraße – westliches Bebauungsende



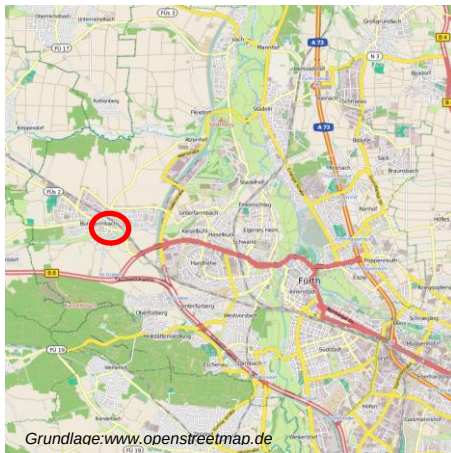
Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Stadeln
Fahrbahnaufteilung	je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 21.200 Kfz/ 24 h SV: 5,3 %
Art der Bebauung	beidseits der Straße kleinteilige bzw. mehrgeschossige Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	Steigungsstrecke zu hochbelastetem Knotenpunkt (LSA geregelt), teils fehlende Gehwege, sehr kurze Grünzeiten für Fußgänger an der LSA aufgrund schwieriger geometrischer Situation/ langen Räumwegen/ teilweise unverträglichen Strömen, Rüttelstreifen am Hangfuß Straße Fischerberg zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Autofahrer an einer Radwegequerung
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße gemischte Bauflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 3.1: Prüfung Nordumgehung Stadeln (Verkehrsverlagerung) S 3.2: Prüfung disponibler Ansatz Westumfahrung Fürth

Schwerpunkt 3 – Maßnahmen Fischerberg (FÜs 5); Stadelner Hauptstraße – westliches Bebauungsende	
Maßnahme S 3.1: Prüfung Nordumgehung Stadeln (Verkehrsverlagerung)	
Beschreibung	▪ Verbindung zwischen der Stadelner Hauptstraße (nördlich der Ortslage) und der FÜS 4 bei Herboldshof ▪ Stellt eine alternative Route gegenüber der Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße dar, Mehrbelastung der Stadelner Ortslage ist zu erwarten ▪ im FNP als „übergeordnetes Straßennetz – geplant“ enthalten ▪ Prüfung und Bewertung der Wirkungen ist im Verkehrsentwicklungsplan vorzusehen
Wirkung	▪ aufgrund fehlender Prognose keine Aussage möglich
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	▪ gering
Maßnahme S 3.2: Prüfung disponibler Ansatz Westumfahrung Fürth	
Beschreibung	▪ Entlastung um ca. 50 % auf der Brückenstraße (lt. Angabe des Staatlichen Bauamtes Nürnberg, 2012 für die Umfahrung ab ER 5 (Erlangen) – entlang Main-Donau-Kanal – Rezatstraße + OU Niederndorf – Neuses + OU Eltersdorf) ▪ Prüfung einer Neubewertung im Verkehrsentwicklungsplan
Wirkung	▪ Halbierung der Verkehrsmenge = Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	▪ gering
Maßnahme S 3.3: Prüfung Tempo 30 ganztags (ggf. als Verkehrsversuch)	
Beschreibung	▪ Anordnung von Tempo 30, ggf. als Verkehrsversuch mit Geschwindigkeitsmessungen und bis zur Umsetzung möglicher Umfahrungsstrecken ▪ aufgrund der bereits bestehenden Tempo-30-Regelung im Bereich der Radquerung ist der Ganztageszeitraum statt lediglich der Nachtzeitraum zu prüfen (abgestimmt mit dem Stadtplanungsamt) ▪ (negativer) Einfluss der kurzen Steigungs- bzw. Gefällestrecke auf Lärmminderungswirkung ist nicht auszuschließen, Ansatz ist dennoch als wirksam einzustufen
Wirkung	▪ bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen, ggf. Abweichung im Bereich der Steigungs-/ Gefällestrecke
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Straßenverkehrsamt/ Tiefbauamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	▪ kurzfristig
Kosten	▪ gering

Schwerpunkt 4

Würzburger Straße (FÜs 2); Bernbacher Straße – östliches Bebauungsende



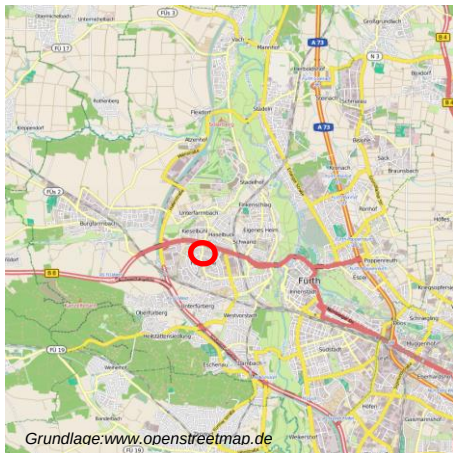
Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Burgfarnbach
Fahrbahnaufteilung	je eine Richtungsfahrbahn, abschnittsweise Parken im Seitenbereich
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h kartiert, jedoch ganztags 30 km/h angeordnet
Fahrbahnbelag	Asphalt, leichte Schäden
DTV SV-Anteil	DTV: 7.600 Kfz/ 24 h (kartiert, in Zählung 2013 jedoch 13.600 Kfz/ 24 h ermittelt) SV: 3,5 %
Art der Bebauung	beidseits der Straße kleinteilige bzw. mehrgeschossige Wohnbebauung, gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	mittel
Besonderheiten	Effekte zu hoher zulässiger Geschwindigkeit und zu niedriger Verkehrsbelegung in der Lärmkartierung heben sich in etwa auf, im Bestand z.T. sehr schmale Gehwege ohne Bord
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße gemischte Bauflächen/ Flächen für Gemeinbedarf, Abschnitt Bernbacher Straße bis Schloßhof ausgewiesen als Denkmalschutz-Ensemble
Maßnahmen LAP 2017	S 4.1: Ausbau der Straße S 4.2: Beibehaltung von Tempo 30 nach dem Ausbau – umgesetzt S 4.3: Prüfung Nordumgehung Burgfarnbach (Verkehrsverlagerung)

Schwerpunkt 4 – Maßnahmen Würzburger Straße (FÜs 2); Bernbacher Straße – östliches Bebauungsende	
Maßnahme S 4.1: Ausbau der Straße	
Beschreibung	▪ Ausbau der Bernbacher Straße inkl. Bereich Kapellenplatz umgesetzt, Ausbau Würzburger Straße ist ab 2021 vorgesehen, ▪ u.a. ist die Anlage von Gehwegen enthalten, ▪ an Engstellen ist eine Fahrbahn mit 6,0 m Breite und 0,50 m Pflasterstreifen geplant, kann beim Befahren durch den Schwerverkehr ggf. höhere Lärmbelastung bedeuten → Einsatz lärmärmerer Bauweisen prüfen (z.B. geschnittenes Pflaster)
Wirkung	▪ generell bei Ausbau: Reduzierung des Rollgeräusches, welches im Bestand aus dem leicht schadhaften Belag resultiert ▪ bei Einbau weniger lärmintensiver Pflaster: Vermeidung von neuen Belastungen
Verantwortlichkeit	▪ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig
Kosten	▪ keine Mehrkosten, da Maßnahme unabhängig vom LAP umgesetzt wird
Maßnahme S 4.2: Beibehaltung von Tempo 30 nach dem Ausbau – umgesetzt	
Maßnahme S 4.3: Prüfung Nordumgehung Burgfarnbach (Verkehrsverlagerung)	
Beschreibung	▪ Verbindung von der Rezatstraße/ Mainstraße zur Straße „Breiter Steg“ im Westen von Burgfarnbach. ▪ diese ist im FNP als „Trassenführung in Prüfung“ enthalten ▪ stellt eine alternative Route insbesondere gegenüber der Hafenstraße – „Hintere Straße“ dar, ▪ Mehrbelastung der Würzburger Straße sind nicht auszuschließen ▪ Prüfung und Bewertung der Wirkungen ist im Verkehrsentwicklungsplan vorzusehen
Wirkung	▪ keine Aussage zur Entwicklung der Lärmbelastung möglich (aufgrund fehlender Prognose)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	▪ gering

Schwerpunkt 5

Soldnerstraße; Würzburger Straße – Voltastraße



Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Hardhöhe
Fahrbahnaufteilung	je eine Richtungsfahrbahn, abschnittsweise Parken im Seitenbereich
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt, leichte Schäden
DTV SV-Anteil	DTV: 8.700 Kfz/ 24 h SV: 4,1 %
Art der Bebauung	beidseits der Straße einzelnstehende Block-Wohnbebauung
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	mittel
Besonderheiten	keine
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße überwiegend Wohnbauflächen (im Nordwesten zusätzlich gemischte Bauflächen/ Flächen für Gemeinbedarf)
Maßnahmen LAP 2017	S 5.1: Prüfung der Netzfunktion der Soldnerstraße, nach Möglichkeit Anordnung Tempo 30

Schwerpunkt 5 – Maßnahmen

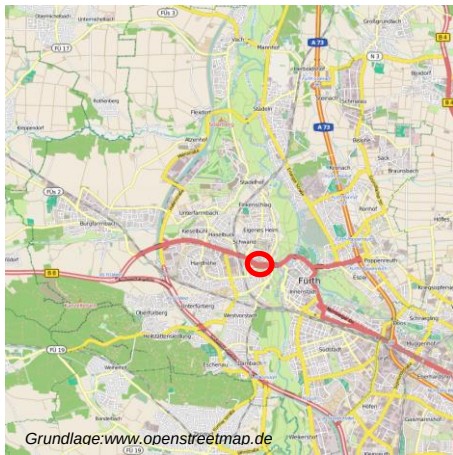
Soldnerstraße; Würzburger Straße – Voltastraße

Maßnahme S 5.1: Prüfung der Netzfunktion der Soldnerstraße

Beschreibung	▪ Prüfung der Funktion der Straße im Straßennetz im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes (ggf. auch gesondert): Element des Haupt- oder des Nebennetzes? ▪ Im ersten Fall wäre die streckenhafte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/ h unter Beibehaltung der Vorfahrtstraßen-Regelung zu prüfen, zu berücksichtigen ist die Funktion als wichtige Busachse (Verknüpfung am U-Bahn-Endhalt „Hardhöhe“) – vrsl. Fahrzeitverlust < 20 Sekunden (ohne Beachtung der Haltestellen). ▪ Im zweiten Fall wäre prinzipiell die Ausweisung einer Tempo-30-Zone über die gesamte Hardhöhe möglich (begrenzt von Würzburger und Breslauer Straße) – vrsl. Fahrzeitverlust für Busverkehr ca. 1 Minute (ohne Beachtung der Haltestellen).
Wirkung	▪ bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen ▪ durch Aufnahme der Straße ins Nebennetz (30-Zone): potentielle Reduzierung der Verkehrsmengen des Durchgangsverkehrs ▪ ggf. weitere Effekte durch gestalterische Möglichkeiten (Fahrbahnbreiten, Begrünung etc.)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt/ Straßenverkehrsamt/ infra
Zeithorizont	▪ kurzfristig (gesonderte Prüfung außerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes) oder ▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	▪ gering (Prüfung)

Schwerpunkt 6

Hochstraße/ Würzburger Straße (B 8); Pfeiferstraße – Cadolzheimer Straße



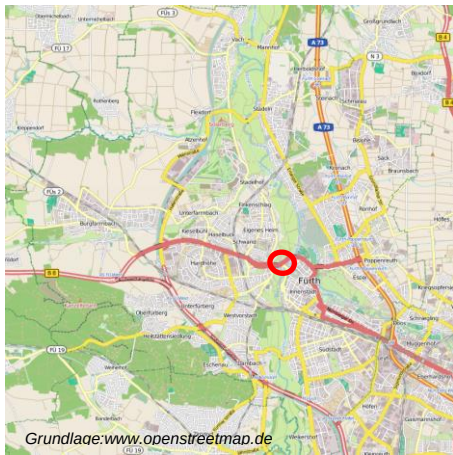
Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Schwand
Fahrbahnaufteilung	je zwei Richtungsfahrbahnen, dazwischen von beiden Seiten verlärmte Mehrfamilienhäuser in „Insellage“
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h kartiert, jedoch seit Februar 2020 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr Tempo 30 nachts als Verkehrsversuch
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 16.800 Kfz/ 24 h SV: 2,8 % (Hochstraße) DTV: 15.400 Kfz/ 24 h SV: 2,6 % (Würzburger Straße)
Art der Bebauung	beidseits der Straße einzelnstehende Wohnbebauung in Blockrandbauweise/ Einzelgebäude
Radverkehrsanlagen	Teilabschnitt der Würzburger Straße (östlich der Stiftungsstraße) mit Radfahrstreifen Parallel zur Hochstraße Führung über Wilhelmstraße
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	Steigung in Richtung Westen Lärmvorsorgemaßnahmen wurden im östlichen Knotenpunktbereich (Billiganlage) getroffen
Nutzung (gemäß FNP)	Westteil: beidseits der Straße und in der Insellage Wohnbauflächen und nördlich der Hochstraße Gemeinbedarfsfläche Osteil: gemischte Bauflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 6.1: Prüfung eines Verkehrsversuches Tempo 30 (nachts) – auf Hochstraße umgesetzt S 6.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogram“ – Abschnitt anspruchsberechtigt S 6.3: Einordnung einer Radverkehrsanlage als Fortsetzung des bestehenden Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Ost (Würzburger Straße) – in Umsetzung

Schwerpunkt 6 – Maßnahmen Hochstraße/ Würzburger Straße (B 8); Pfeiferstraße – Cadolzheimer Straße	
Maßnahme S 6.1: Prüfung eines Verkehrsversuches Tempo 30 (nachts) – auf Hochstraße umgesetzt	
Beschreibung	▪ eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist der einzig verbleibende Ansatz zur aktiven Lärminderung in beiden Richtungen ▪ allerdings bestehen erhebliche Bedenken bzgl. Lärmwirkung (Steigungs- bzw. Gefällestrecke), ggf. Verdrängungseffekte und Einhaltung der Vorgabe ▪ im Rahmen eines Verkehrsversuches soll geklärt werden, welche Wirkungen und Probleme mit einer Anordnung von Tempo 30 (nachts) verbunden sind ▪ dies bedingt neben der Anordnung auch eine messtechnische Begleitung (Verkehrsmengen, Akzeptanz der Geschwindigkeitsbegrenzung, akustische Wirkung) ▪ bei Anordnung von Tempo 30 auf der Würzburger Straße können aufgrund des Gefälles Maßnahmen zur Überwachung notwendig sein
Wirkung	▪ bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen, ggf. Abweichung aufgrund Steigungs-/ Gefällestrecke
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Straßenverkehrsamt/ Tiefbauamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	▪ kurzfristig
Kosten	▪ mittel
Maßnahme S 6.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt als anspruchsberechtigt einordnen	
Beschreibung	▪ entlang von Straßen mit sehr hohen Belastungen kann die Förderung von passivem Lärmschutz (insbesondere Fenster) die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Wohnnutzung erhöhen ▪ in Teilbereichen im Umfeld Billiganlage bestand bereits Anspruch auf Lärmvorsorge, diese Gebäude sind entsprechend auszuklammern ▪ Details zum Programm unter Maßnahme L1
Wirkung	▪ Reduzierung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) in Abhängigkeit der gewählten Schutzklasse/ der derzeitigen Fenster
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	▪ kurzfristig (Auflegen des Programmes)
Kosten	▪ mittel (jährlich begrenztes Budget)
Maßnahme S 6.3: Einordnung einer Radverkehrsanlage als Fortsetzung des bestehenden Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Ost (Würzburger Straße) – in Umsetzung	

Schwerpunkt 7

Kapellenstraße/ Würzburger Straße (B 8); D.-Bonhoeffer-Brücke – Flutbrücke



Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Altstadt
Fahrbahnaufteilung	je zwei Richtungsfahrbahnen in der Kapellenstraße, komplexe Knotenpunktgestaltung mit mehreren Fahr- und Abbiegestreifen in der Würzburger Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 39.800 Kfz/ 24 h SV: 2,6 %
Art der Bebauung	wenige mehrgeschossige Gebäude
Radverkehrsanlagen	bordgeführt: Getrennter Geh- und Radweg
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach 16. BImSchV war gegeben und erfüllt Zukünftig Feuerwehrausfallroute mit LSA-Bevorrechtigung
Nutzung (gemäß FNP)	gemischte Bauflächen beidseits, z.T. auch Gemeinbedarfsflächen
Maßnahmen LAP 2017	keine verbleibenden Maßnahmenansätze, Lärmschutzanspruch nach 16. BImSchV bereits erfüllt

Schwerpunkt 7 - Maßnahmen

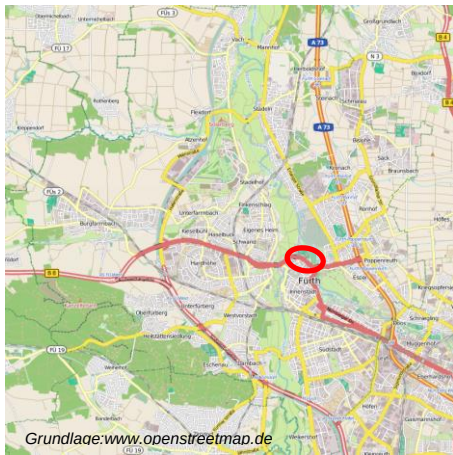
Kapellenstraße/ Würzburger Straße (B 8); D.-Bonhoeffer-Brücke – Flutbrücke

Keine verbleibenden Maßnahmenansätze:

- Geschwindigkeitsbegrenzung: nicht sinnvoll, da im komplexen Knotenpunktbereich liegend
- Verkehrsverlagerung: keine Alternativen gegeben
- Koordinierung: ist bereits Teil einer LSA-Koordinierung, wird im Rahmen des Umbaus angepasst
- Schallschutz: keine Platzreserven/ Anspruch nach 16. BImSchV bestand bereits
- städtebauliche Maßnahmen: keine Ansätze
- lärmarmen Asphalt: im Knotenpunktbereich mit erheblichen Scherkräften nicht geeignet
- Umbau Kapellenstraße: Der Umbau der Kapellenstraße im Abschnitt dient vornehmlich der Verbesserung von Radverkehrsführung und Querungsmöglichkeiten – ein zusätzlicher Anspruch auf Schallschutz aufgrund des Umbaus besteht nicht

Schwerpunkt 8

Kapellenstraße (B 8); Erlanger Straße – Friedhofweg, östlich D.-Bonhoeffer-Brücke



Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Altstadt
Fahrbahnaufteilung	je zwei Richtungsfahrbahnen + komplexe Knotenpunktgestaltung mit mehreren Fahr- und Abbiegestreifen im Knotenpunkt mit der Erlanger Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 39.800 Kfz/ 24 h SV: 2,6 %
Art der Bebauung	niedrige Wohnbebauung als Blockrand westlich der Fahrbahn, weitere mehrgeschossige Wohnbebauung in der Umgebung
Radverkehrsanlagen	Bordgeführt auf der Ostseite
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	Lärmschutzwände/ lärmoptimierte Bebauung an der Kapellenstraße (Auflage B-Plan) Neubau Feuerwache am Friedhofweg, zukünftig Feuerwehrausfallroute mit LSA-Bevorrechtigung
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße gemischte Bauflächen/ Flächen für den Gemeinbedarf
Maßnahmen LAP 2017	S 8.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen – umgesetzt

Schwerpunkt 8 – Maßnahmen

Kapellenstraße (B 8); Erlanger Straße – Friedhofweg, östlich D.-Bonhoeffer-Brücke

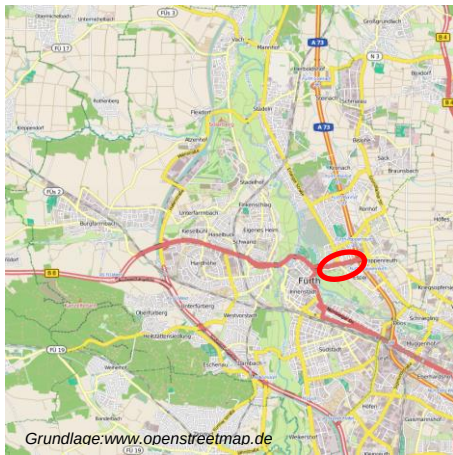
Maßnahme S 8.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen – umgesetzt

Keine verbleibenden Maßnahmenansätze:

- Geschwindigkeitsbegrenzung: nicht sinnvoll, da im komplexen Knotenpunktbereich liegend
- Verkehrsverlagerung: keine Alternativen gegeben
- Koordinierung: ist bereits Teil einer LSA-Koordinierung, wird im Rahmen des Umbaus überarbeitet
- Schallschutz: keine Platzreserven/ Anspruch nach 16. BImSchV bestand bereits
- städtebauliche Maßnahmen: keine Ansätze
- lärmarter Asphalt: im Knotenpunktbereich mit erheblichen Scherkräften nicht geeignet
- Umbau Kapellenstraße: Der Umbau der Kapellenstraße dient vornehmlich der Verbesserung von Radverkehrsführung und Querungsmöglichkeiten, die Ausfahrt der Neuen Feuerwache wird angepasst – ein zusätzlicher Anspruch auf Schallschutz aufgrund des Umbaus besteht nicht

Schwerpunkt 9

Poppenreuther Straße/ Erlanger Straße (St 2242); Laubenweg – Ulmenstraße



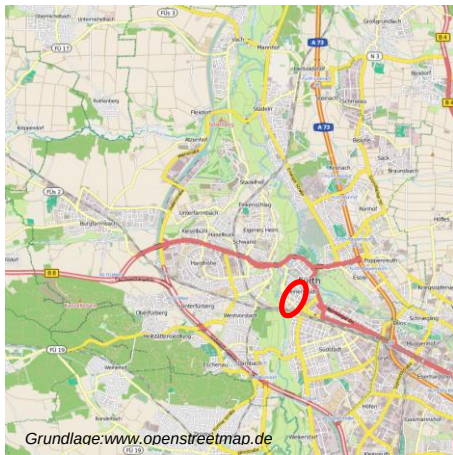
Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Altstadt
Fahrbahnaufteilung	je zwei Richtungsfahrbahnen mit schmaler baulicher Trennung, Aufweitungen/ Abbiegestreifen/ Busschleuse im Knotenpunkt mit der Erlanger Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 30.200 Kfz/ 24 h SV: 2,0 % (Poppenreuther Straße) DTV: 36.900 Kfz/ 24 h SV: 2,6 % (Erlanger Straße)
Art der Bebauung	Ulmenstraße bis Poppenreuther Straße: beidseitig mehrgeschossige Blockrandbebauung Erlanger Straße bis Laubenweg: mehrgeschossige Wohnbebauung auf der Nordseite
Radverkehrsanlagen	Keine bzw. parallele Führung über Ulmenweg und „Am Kavierlein“
Bedeutung Busverkehr	groß
Besonderheiten	Neubau von Wohngebäuden auf der Südseite der Poppenreuther Straße – diese bedeuten künftig rechnerisch zusätzliche Betroffenheiten, besitzen jedoch aufgrund des Neubaus ausreichend passiven Schallschutz Sanierung der Poppenreuther Brücke durch die Autobahndirektion Nordbayern mit Umgestaltung der Anschlussbereiche ist vorgesehen.
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits des Straßenzuges Wohnbauflächen/ gemischte Bauflächen, nördlich der Poppenreuther Straße zusätzlich Gemeinbedarfsflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 9.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen S 9.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt anspruchsberechtigt S 9.3: Prüfung Tempo 30 (nachts)

Schwerpunkt 9 – Maßnahmen Poppenreuther Straße/ Erlanger Straße (St 2242); Laubenweg – Ulmenstraße	
Maßnahme S 9.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen	
Beschreibung	▪ Untersuchungsbedarf U 167 im Radverkehrskonzept ▪ Untersuchung ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung durchzuführen und Anlagen entsprechend des Ergebnisses zu realisieren
Wirkung	▪ In Abhängigkeit der als geeignet eingeordneten Anlage ▪ Wenn die Fahrbahn in der Breite reduziert wird, ist eine Wirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit und durch Abrücken der Fahrstreifen von der Fassade zu erwarten
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt (Prüfung)
Zeithorizont	▪ mittelfristig (Prüfung)
Kosten	▪ Abhängig von der gewählten Maßnahme
Maßnahme S 9.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt als anspruchsberechtigt einordnen	
Beschreibung	▪ entlang von Straßen mit sehr hohen Belastungen kann die Förderung von passivem Lärmschutz (insbesondere Fenster) die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Wohnnutzung erhöhen ▪ Details zum Programm unter Maßnahme L1
Wirkung	▪ Reduzierung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) in Abhängigkeit der gewählten Schutzklasse/ der derzeitigen Fenster
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	▪ kurzfristig (Auflegen des Programmes)
Kosten	▪ mittel (jährlich begrenztes Budget)
Maßnahme S 9.3: Prüfung Tempo 30 (nachts)	
Beschreibung	▪ eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist derzeit der einzig verbleibende Ansatz zur aktiven Lärminderung in beiden Richtungen ▪ allerdings bestehen erhebliche Bedenken bzgl. Lärmwirkung (Einflüsse Knotenpunkte, Längsneigung, etc.), Auswirkungen auf den ÖPNV und Einhaltung der Vorgabe ▪ Prüfung aller Belange und Abwägung zwischen der erreichbaren Wirkung und anderweitigen Effekten
Wirkung	▪ Bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen, ggf. Abweichung aufgrund Längsneigung/ Einflüsse der Knotenpunkte
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt (Prüfung)
Zeithorizont	▪ kurzfristig (Prüfung)
Kosten	▪ gering (Prüfung)

Schwerpunkt 10

Hirschenstraße; Maxstraße – Rosenstraße



Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Altstadt
Fahrbahnaufteilung	eine Richtungsfahrbahn als Einbahnstraße (Richtung Norden), einseitig Längsparken
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/ h kartiert, jedoch ganztags 30 km/ h angeordnet
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 5.700 Kfz/ 24 h SV: 0,3 %
Art der Bebauung	beidseitig mehrgeschossige Blockrandbebauung, z.T. im Erdgeschoss Gewerbe
Radverkehrsanlagen	Radfahrstreifen in Gegenrichtung der Einbahnstraße
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	keine
Nutzung (gemäß FNP)	Beidseits der Straße: gemischte Bauflächen/ Gemeinbedarfsflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 10.1: Ausbau der Straße/ Einordnung in Tempo-30-Zone → umgesetzt

Schwerpunkt 10 – Maßnahmen

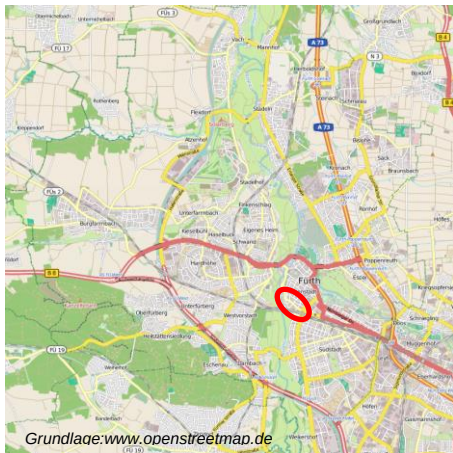
Hirschenstraße; Maxstraße – Rosenstraße

Maßnahme S 10.1: Ausbau der Straße/ Einordnung in Tempo-30-Zone – umgesetzt

Prüfung der Lärmbelastung in nächster LAP-Fortschreibung anhand aktueller Kartierung. Zusätzliche Maßnahmen sind nur dann notwendig, wenn der Bereich weiterhin als Lärmschwerpunkt zu führen ist.

Schwerpunkt 11

Theresienstraße/ Badstraße/ Weiherstraße; Schwabacher Straße (St 2242) – Ende Wohnbebauung



Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Altstadt
Fahrbahnaufteilung	je eine Richtungsfahrbahn, abschnittsweise Längsparken im Seitenbereich
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h Ausnahme zwischen Mathildenstraße und Uferpromenade: 30 km/ h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 14.500 Kfz/ 24 h SV: 1,8 % (Theresienstraße) DTV: 7.100 Kfz/ 24 h SV: 3,3 % (Badstraße, Weiherstraße)
Art der Bebauung	beidseitig mehrgeschossige Blockrandbebauung
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	keine
Nutzung (gemäß FNP)	Beidseits der Straße: gemischte Bauflächen/ östlich der Hirschenstraße: Flächen für den Gemeinbedarf auf der Südseite der Straße
Maßnahmen LAP 2017	S 11.1: Prüfung auf Anordnung von Tempo 30 (nachts) S 11.2: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn

Schwerpunkt 11 – Maßnahmen

Theresienstraße/ Badstraße/ Weiherstraße; Schwabacher Straße (St 2242) – Ende Wohnbebauung

Maßnahme S 11.1: Prüfung auf Anordnung von Tempo 30 (nachts)

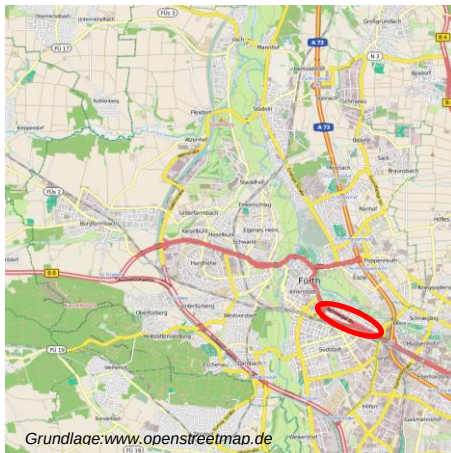
Beschreibung	▪ Bedeutung der Straße ist im Netz vor allem als westliche Umfahrung der Altstadt gegeben ▪ eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (nachts) ist aufgrund des Charakters und weiterer Faktoren (z.B. geringer Buslinien-Verkehr) denkbar ▪ der genaue Umfang wird nach abschließender Prüfung durch das Straßenverkehrsamt festgelegt ▪ nach Anordnung von Tempo-30 nachts sind ggf. Maßnahmen zur Durchsetzung (Dialogdisplay/ Geschwindigkeitsüberwachung) zu prüfen
Wirkung	▪ Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Straßenverkehrsamt/ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ kurzfristig
Kosten	▪ mittel

Maßnahme S 11.2: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn

Beschreibung	▪ Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen ▪ einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe ▪ Prüfung, ob Tempo 30 (vgl. Maßnahme 11.1) wieder zurückgenommen wird
Wirkung	▪ deutliche Pegelreduzierung im etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	▪ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	▪ Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Schwerpunkt 12

Nürnberger Straße (B 8); Stadtgrenze – Gustav-Schickedanz-Straße

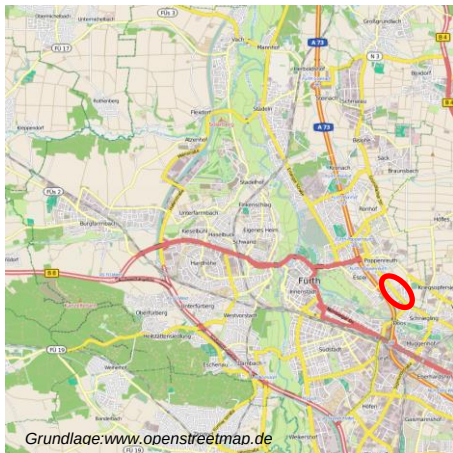


Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Altstadt
Fahrbahnaufteilung	zweistreifige Einbahnstraße (Fahrtrichtung West), beidseitig Längsparken im Seitenbereich
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 10.200 Kfz/ 24 h SV: 2,6 % (Stadtgrenze) bis DTV: 9.100 Kfz/ 24 h SV: 1,8 % (Gustav-Schickedanz-Straße)
Art der Bebauung	beidseitig mehrgeschossige Blockrandbebauung, z.T. Gewerbe im Erdgeschoss
Radverkehrsanlagen	in Fahrtrichtung Ost: gemeinsamer Geh- und Radweg
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	im Rahmen der Einrichtung von Pop-up-Radwegen wird durch die Stadtverwaltung parallel zur Fortschreibung des LAP geprüft, ob auf der Nürnberger Straße eine Umweltspur (Fahrtrichtung stadteinwärts) umgesetzt werden kann (Stadtratsbeschluss vom 22.07.2020 – SpA/0849/2020)
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße: überwiegend gemischte Bauflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 12.1: Prüfung Tempo 30 (nachts) S 12.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt anspruchsberechtigt S 12.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn

Schwerpunkt 12 – Maßnahmen Nürnberger Straße (B 8); Stadtgrenze – Gustav-Schickedanz-Straße	
Maßnahme S 12.1: Prüfung Tempo 30 (nachts)	
Beschreibung	▪ eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist der mittelfristig verbleibende Ansatz zur aktiven Lärminderung ▪ allerdings bestehen erhebliche Bedenken bzgl. Lärmwirkung (Einflüsse Knotenpunkte, ÖPNV-Beeinflussung und Einhaltung der Vorgabe) ▪ Prüfung aller Belange und Abwägung zwischen der erreichbaren Wirkung und anderweitigen Effekten ▪ nach Anordnung von Tempo-30 nachts sind ggf. Maßnahmen zur Durchsetzung (Dialogdisplay/ Geschwindigkeitsüberwachung) zu prüfen
Wirkung	▪ bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen, ggf. Abweichung aufgrund Einflüsse der Knotenpunkte
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt (Prüfung)
Zeithorizont	▪ kurzfristig (Prüfung)
Kosten	▪ gering (Prüfung)
Maßnahme S 12.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt als anspruchsberechtigt einordnen	
Beschreibung	▪ entlang von Straßen mit sehr hohen Belastungen kann die Förderung von passivem Lärmschutz (insbesondere Fenster) die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Wohnnutzung erhöhen ▪ Details zum Programm unter Maßnahme L1
Wirkung	▪ Reduzierung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) in Abhängigkeit der gewählten Schutzklasse/ der derzeitigen Fenster
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	▪ kurzfristig (Auflegen des Programmes)
Kosten	▪ mittel (jährlich begrenztes Budget)
Maßnahme S 12.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn	
Beschreibung	▪ Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen ▪ einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe
Wirkung	▪ deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	▪ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	▪ Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Schwerpunkt 13 Hans-Böckler-Straße; Stadtgrenze – K.-Bröger-Straße



Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Poppenreuth
Fahrbahnaufteilung	eine Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr, beidseitig Längsparken im Seitenbereich (zwischen Baumscheiben in den Randbereichen der breiten Fahrstreifen), Aufweitung mit Abbiegestreifen vor den Knotenpunkten Herderstraße/ K.-Bröger-Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 16.400 Kfz/ 24 h SV: 1,5 %
Art der Bebauung	beidseitig mehrgeschossige Blockbebauung/ in Richtung Norden kleinteiligere Wohnbebauung
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	Baumscheiben zur Verdeutlichung des Parkens am Fahrbahnrand
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße Wohnbauflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 13.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen S 13.2: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn

Schwerpunkt 13 – Maßnahmen

Hans-Böckler-Straße; Stadtgrenze – K.-Bröger-Straße

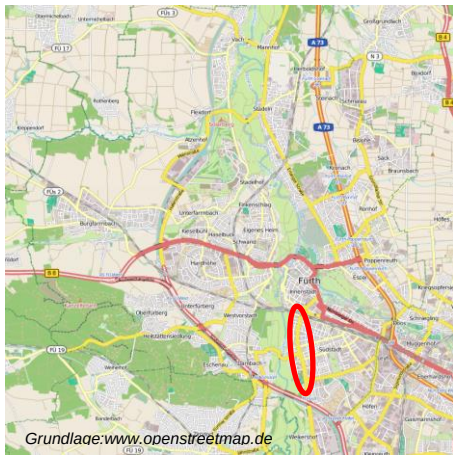
Maßnahme S 13.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen

Beschreibung	▪ Abschnitt ist als „weiterer Untersuchungsbedarf“ (V 178) im Radverkehrskonzept enthalten ▪ Untersuchung ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung durchzuführen und Anlagen entsprechend des Ergebnisses zu realisieren
Wirkung	▪ in Abhängigkeit der als geeignet eingeordneten Anlage ▪ wenn die Fahrbahn in der Breite reduziert wird, ist eine Wirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit und durch Abrücken der Fahrstreifen von der Fassade zu erwarten
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt (Prüfung)
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung)
Kosten	▪ Abhängig von der gewählten Maßnahme

Maßnahme S 13.2: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn

Beschreibung	▪ Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen ▪ einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe
Wirkung	▪ deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	▪ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	▪ Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Schwerpunkt 14 Schwabacher Straße; Südwesttangente – Bahnunterführung

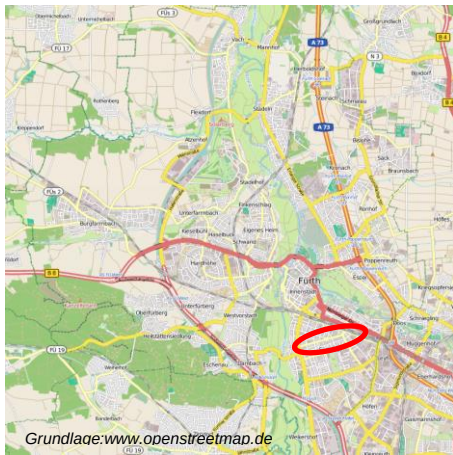


Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Südstadt
Fahrbahnaufteilung	je zwei Richtungsfahrstreifen, abschnittsweise Längsparken im Randbereich der Fahrbahn, Aufweitung mit Abbiegestreifen vor größeren Knotenpunkten
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h kartiert, jedoch Tempo 30 zur Verkehrssicherheit (Schulwege) auf mehreren Abschnitten
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	kartiert: DTV: 21.000 Kfz/ 24 h SV: 1,5 % (Bahnunterführung bis Herrnstraße) DTV: 31.200 Kfz/ 24 h SV: 3,0 % (Herrnstraße bis Fronmüllerstraße) DTV: 52.100 Kfz/ 24 h SV: 2,6 % (Fronmüllerstraße bis Südwesttangente) Zählung (2015): DTV: 21.000 Kfz/ 24 h SV: 1,5 % (Bahnunterführung bis Herrnstraße) DTV: 23.800 Kfz/ 24 h SV: 3,9 % (Herrnstraße bis Fronmüllerstraße) DTV: 30.000 Kfz/ 24 h SV: 4,0 % (Fronmüllerstraße bis Südwesttangente)
Art der Bebauung	beidseitig mehrgeschossige, geschlossene Blockrandbebauung/ in Richtung Süden zunehmend kleinteiligere Wohnbebauung
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	hoch
Besonderheiten	neue Bebauung zwischen Fichtenstraße und Herrnstraße östlich der Schwabacher Straße (Lärmschutz gebäudeseitig gegeben) Abschnitt ist eine Hauptanfahrtsstrecke bei Feuerwehreinsätzen
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße überwiegend Wohnbauflächen/ gemischte Bauflächen (abschnittsweise: Flächen für den Gemeinbedarf, Grünflächen, Gewerbeflächen)
Maßnahmen LAP 2017	S 14.1: Prüfung der Fahrbahnaufteilung (Vorplanung beschlossen) S 14.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogram“ – Abschnitt anspruchsberechtigt S 14.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn

Schwerpunkt 14 – Maßnahmen Schwabacher Straße; Südwesttangente – Bahnunterführung	
Maßnahme S 14.1: Prüfung der Fahrbahnaufteilung (Vorplanung beschlossen)	
Beschreibung	▪ Prüfung der Umordnung des im Bestand vierstreifigen Querschnitts auf Abschnitten mit entsprechend geringer Verkehrsbelegung ▪ Optionen: Einordnung von Radverkehrsanlagen, Umwelts Spuren o.ä. ▪ Abschnitt ist auch als „weiterer Untersuchungsbedarf“ (V 166) im Radverkehrskonzept enthalten ▪ Prüfung der Auswirkungen auf die Verkehrsmengen/ Verträglichkeit ▪ Bedeutung als Hauptanfahrstrecke bei Feuerwehreinsätzen ist zu beachten (bei befahrbaren Sonder-/ Radfahrstreifen ist das Ausweichen zum Beispiel i.d.R. problemlos möglich)
Wirkung	▪ in Abhängigkeit der als geeignet eingeschätzten Maßnahme ▪ Wenn die Fahrbahn in der Breite reduziert wird, ist eine Wirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit und durch Abrücken der Fahrstreifen von der Fassade zu erwarten
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt/ Straßenverkehrsamt/ infra
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Vorplanung Juli 2019 beschlossen, Umsetzung sobald wie möglich)
Kosten	▪ gering (Prüfung)
Maßnahme S 14.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt als anspruchsberechtigt einordnen	
Beschreibung	▪ entlang von Straßen mit sehr hohen Belastungen kann die Förderung von passivem Lärmschutz (insbesondere Fenster) die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Wohnnutzung erhöhen ▪ Details zum Programm unter Maßnahme L1
Wirkung	▪ Reduzierung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) in Abhängigkeit der gewählten Schutzklasse/ der derzeitigen Fenster
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	▪ kurzfristig (Auflegen des Programmes)
Kosten	▪ mittel (jährlich begrenztes Budget)
Maßnahme S 14.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn	
Beschreibung	▪ Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen ▪ einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe
Wirkung	▪ deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	▪ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	▪ Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Schwerpunkt 15 Herrnstraße; Ritterstraße – Ludwigstraße



Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Südstadt
Fahrbahnaufteilung	Fahrbahn mit einem Fahrstreifen je Richtung abschnittsweise Parken in den Randbereichen der Fahrbahn (z.T. baulich z.B. mittels Baumscheiben vorgegeben)
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	kartiert: DTV: 15.700 Kfz/ 24 h SV: 3,8 % (östlich Stresemannplatz) DTV: 12.800 Kfz/ 24 h SV: 5,5 % (östlich Schwabacher Straße) Zählung (2017): 9.600 Kfz/ 24 h SV: 3,1 % (östlich Stresemannplatz) 8.300 Kfz/ 24 h SV: 2,2 % (östlich Schwabacher Straße)
Art der Bebauung	beidseitig mehrgeschossige, z.T. geschlossene Blockrandbebauung/ in Richtung Süden zunehmend kleinteiligere Wohnbebauung
Radverkehrsanlagen	Bordgeführt (z.T. ohne Benutzungspflicht) bzw. in Teilabschnitt (Sonnenstraße bis Fichtenstraßen) Schutzstreifen
Bedeutung Busverkehr	groß
Besonderheiten	Kartierung erfolgte mit höherem DTV als reell vorhanden, insgesamt ist also von einer etwas geringeren Lärmbelastung auszugehen.
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße überwiegend Wohnbau bzw. gemischte Bauflächen (abschnittsweise: Gemeinbedarf, Gewerbeflächen)
Maßnahmen LAP 2017	S 15.1: Markierung von Schutzstreifen S 15.2: Prüfung Schwerverkehrs-Durchfahrtsverbot – im Verlauf der Fortschreibung umgesetzt, aufgrund geringer Schwerverkehrsmengen nicht wirksam S 15.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn

Schwerpunkt 15 – Maßnahmen

Herrnstraße; Ritterstraße – Ludwigstraße

Maßnahme S 15.1: Markierung von Schutzstreifen

Beschreibung	▪ die Markierung von Schutzstreifens ist zwischen Ritterstraße und Stresemannplatz vorgesehen ▪ Prüfung weiterer Abschnitte zur Vereinheitlichung der Radverkehrsführung erforderlich
Wirkung	▪ (optische) Verengung des Fahrbahnquerschnittes, setzt Emissionsquelle (Kfz) weiter von Gebäuden ab und wirkt geringfügig geschwindigkeitsmindernd (bezogen auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten)
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt/ Straßenverkehrsamt/ infra
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig
Kosten	▪ mittel

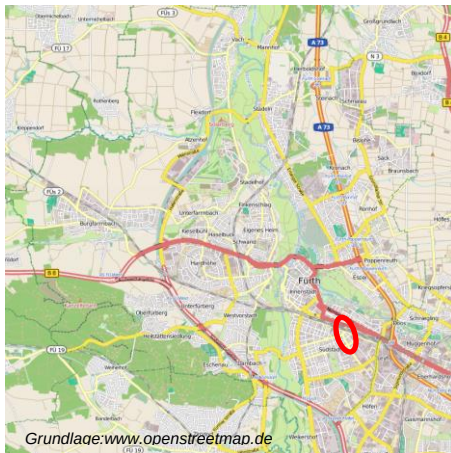
Maßnahme S 15.2: Prüfung Schwerverkehrs-Durchfahrtsverbot – Prüfung umgesetzt, aufgrund geringer Schwerverkehrsmengen nicht wirksam

Maßnahme S 15.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn

Beschreibung	▪ Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen ▪ einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe
Wirkung	▪ deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	▪ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	▪ Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Schwerpunkt 16

Ritterstraße/ Waldstraße; Bahnunterführung – Flößbastraße



Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Südstadt
Fahrbahnaufteilung	Fahrbahn mit einem Fahrstreifen je Richtung (Aufweitung mit Abbiegestreifen vor größeren Knotenpunkten), abschnittsweise Parken in den Seitenbereichen
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 15.700 Kfz/ 24 h SV: 3,8 % (Ritterstraße) DTV: 8.500 Kfz/ 24 h SV: 1,5 % (Waldstraße)
Art der Bebauung	beidseitig mehrgeschossige, geschlossene Blockrandbebauung
Radverkehrsanlagen	abschnittsweise bordgeführt (getrennter Geh- und Radweg)
Bedeutung Busverkehr	mittel
Besonderheiten	Abschnitt ist eine Hauptanfahrtsstrecke bei Feuerwehreinsätzen
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits der Straße Wohnbauflächen/ gemischte Bauflächen
Maßnahmen LAP 2017	S 16.1: Prüfung der Einordnung von Radverkehrsanlagen S 16.2: Prüfung von Schalldämmmaßnahmen in der Eisenbahnunterführung S 16.3: grundlegender Ausbau (Sanierung) des Knotenpunktes Ritterstraße/ Karolinenstraße

Schwerpunkt 16 – Maßnahmen

Ritterstraße/ Waldstraße; Bahnunterführung – Flößaustraße

Maßnahme S 16.1: Prüfung der Einordnung von Radverkehrsanlagen

Beschreibung	▪ im Radverkehrskonzept sind zwei Maßnahmen/ Prüfaufträge im Abschnitt enthalten: ➤ Nord-Süd-Querung der Bahnunterführung als Maßnahme der Investitionsplanung M175 ➤ Untersuchungsabsicht U128 – Prüfung der Benutzungspflicht in der Waldstraße ▪ Untersuchung ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung durchzuführen und Anlagen entsprechend des Ergebnisses zu realisieren ▪ Bedeutung als Hauptanfahrstrecke bei Feuerwehreinsätzen ist zu beachten (bei befahrbaren Sonder-/ Radfahrstreifen ist das Ausweichen zum Beispiel i.d.R. problemlos möglich)
Wirkung	▪ in Abhängigkeit der als geeignet eingeordneten Anlage ▪ wenn die Fahrbahn in der Breite reduziert wird, ist eine Wirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit und durch Abrücken der Fahrstreifen von der Fassade zu erwarten
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Straßenverkehrsamt/ Tiefbauamt (Prüfung)
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung)
Kosten	▪ Abhängig von der gewählten Maßnahme

Maßnahme S 16.2: Prüfung von Schalldämmmaßnahmen in der Eisenbahnunterführung

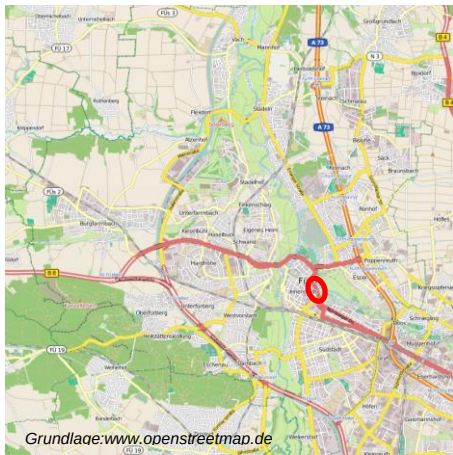
Beschreibung	▪ Reduzierung der Lärmemissionen aus der Unterführung Jakobinenstraße durch schalldämmende Materialien an den Wänden, Entfernen der Werbetafeln, Lärmtrennwände zwischen Brückenpfeilern denkbar ▪ Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen ist vorzunehmen
Wirkung	▪ in Abhängigkeit der als geeignet eingeordneten Maßnahmen, generell aber ohne Berücksichtigung in der Lärmkartierung
Verantwortlichkeit	▪ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz/ Tiefbauamt (Prüfung)
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung)
Kosten	▪ Abhängig von der gewählten Maßnahme

Maßnahme S 16.3: grundsätzlicher Ausbau (Sanierung) des Knotenpunktes Ritterstraße/ Karolinenstraße

Beschreibung	▪ Reduzierung der tatsächlichen Lärm-Emissionen, welche von der beschädigten Fahrbahnoberfläche am Knotenpunkt herrühren
Wirkung	▪ reell Minderung der Lärmemissionen, jedoch ohne Berücksichtigung in der Lärmkartierung
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Straßenverkehrsamt/ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ kurz- bis mittelfristig (Prüfung)
Kosten	▪ Abhängig von der gewählten Maßnahme

Schwerpunkt 17

Königstraße; Gustav-Schickedanz-Straße – Königsplatz



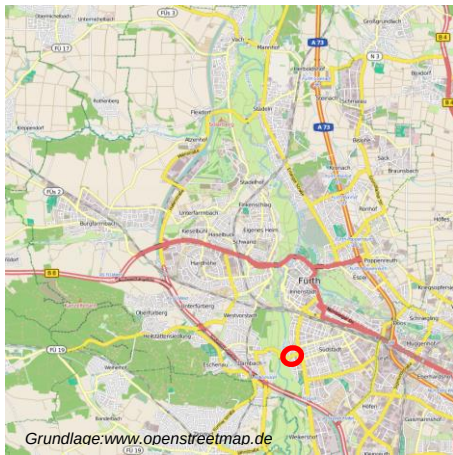
Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	Altstadt
Fahrbahnaufteilung	zwei Fahrstreifen je Richtung, zusätzlicher Rechtsabbieger am Königsplatz
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 11.500 Kfz/ 24 h SV: 1,3 %
Art der Bebauung	beidseitig mehrgeschossige geschlossene Blockrandbebauung, Geschäfte im Erdgeschoss
Radverkehrsanlagen	keine
Bedeutung Busverkehr	groß
Besonderheiten	von Nord nach Süd: Rathaus und Wirtschaftsrathaus am Königsplatz, jüdisches Museum Franken, Ausfahrt Hauptfeuerwache BF Fürth, Heinrich-Schliemann-Gymnasium, Stadttheater, Hallplatz (grundhaft saniert) mit Amtsgericht und Kirche
Nutzung (gemäß FNP)	beidseitig gemischte Bauflächen, abschnittsweise Flächen für den Gemeinbedarf mit Zweckbestimmung
Maßnahmen LAP 2017	keine (neuer Schwerpunkt)

Schwerpunkt 17 – Maßnahmen Königstraße; Gustav-Schickedanz-Straße – Königsplatz	
Maßnahme S 17.1: Prüfung Tempo 30 (nachts)	
Beschreibung	▪ eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist der mittelfristig verbleibende Ansatz zur aktiven Lärminderung ▪ allerdings bestehen erhebliche Bedenken bzgl. Lärmwirkung (Einflüsse Knotenpunkte, ÖPNV-Beeinflussung und Einhaltung der Vorgabe) ▪ Prüfung aller Belange und Abwägung zwischen der erreichbaren Wirkung und anderweitigen Effekten
Wirkung	▪ bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägigen Erfahrungen, ggf. Abweichung aufgrund Einflüsse der Knotenpunkte
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt (Prüfung)
Zeithorizont	▪ kurzfristig (Prüfung)
Kosten	▪ gering (Prüfung)
Maßnahme S 17.2: Auflage „kommunales Lärmschutzfensterprogramm“ – Abschnitt als anspruchsberechtigt einordnen	
Beschreibung	▪ entlang von Straßen mit sehr hohen Belastungen kann die Förderung von passivem Lärmschutz (insbesondere Fenster) die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Wohnnutzung erhöhen ▪ Details zum Programm unter Maßnahme L1
Wirkung	▪ Reduzierung der Lärmbelastung in den Wohnräumen (bei geschlossenem Fenster) in Abhängigkeit der gewählten Schutzklasse/ der derzeitigen Fenster
Verantwortlichkeit	▪ Stadtplanungsamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Zeithorizont	▪ kurzfristig (Auflegen des Programmes)
Kosten	▪ mittel (jährlich begrenztes Budget)
Maßnahme S 17.3: Prüfung des Einsatzes von lärmarmem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn	
Beschreibung	▪ Prüfung des Einsatzes von geeigneten lärmarmen Belägen im Zuge erforderlicher Fahrbahnerneuerungen ▪ einer ersten Einschätzung nach bestehen keine wesentlichen Hinderungsgründe
Wirkung	▪ deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	▪ Tiefbauamt
Zeithorizont	▪ in Abhängigkeit des Erfordernisses von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	▪ Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Schwerpunkt 18

Kaiserstraße; Dambacher Straße – Schwabacher Straße



Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	Südstadt
Fahrbahnaufteilung	Fahrbahn mit einem Fahrstreifen je Richtung, Aufweitung zum KP mit Schwabacher Straße, parken am Fahrbahnrand oder auf Bordstein
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h kartiert, im Zeitraum der LAP-Erstellung ganztägig auf 30 km/ h reduziert
Fahrbahnbelag	Asphalt
DTV SV-Anteil	DTV: 11.800 Kfz/ 24 h SV: 2,4 %
Art der Bebauung	unterbrochene Blockrandbebauung und einzelnstehende Mehrfamilienhäuser, am Ostende Supermarkt und Behörden
Radverkehrsanlagen	abschnittsweise einseitig auf Gehweg markiert, jedoch ohne Benutzungspflicht
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	Behörde am Ostende
Nutzung (gemäß FNP)	größtenteils Wohnbaufläche, im Osten gemischte Baufläche/ Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung
Maßnahmen LAP 2017	keine (neuer Schwerpunkt)

Schwerpunkt 18 – Maßnahmen

Kaiserstraße; Dambacher Straße – Schwabacher Straße

Maßnahme der Stadt Fürth im März 2020: Tempo 30 ganztägig

Prüfung der Lärmbelastung in nächster LAP-Fortschreibung anhand aktueller Kartierung. Zusätzliche Maßnahmen sind nur dann notwendig, wenn der Bereich weiterhin als Lärmschwerpunkt zu führen ist.