



**Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und
Verbraucherschutz**

Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

2. Entwurf



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden – Alaunstraße 9 – 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 – Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de – www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungsärmrichtlinie
2. Entwurf

Auftraggeber: Stadtverwaltung 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

Bearbeitungsstand: Januar 2017

Status: 2. Entwurf

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i. A. Dipl.-Geogr. Martin Schöffler

Inhaltsverzeichnis

1.	Lärmaktionsplanung – Einleitung und Vorgehen	1
1.1	Aufgabenstellung und gesetzliche Grundlagen	1
1.2	Zuständigkeiten	2
2.	Ergebnisse der Lärmkartierung	3
2.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	3
2.2	Methodisches Vorgehen und Eingangsdaten der Lärmkartierung	5
2.3	Auslösewerte und Zusammenhang zwischen Lärmpegel und Gesundheitsschutz	8
2.4	Ergebnisse der Lärmkartierung Straße	9
2.5	Ableitung der Lärm- und Handlungsschwerpunkte des Straßenlärms in Fürth.....	11
2.6	Weitere Lärmquellen.....	14
3.	Maßnahmenansätze zur Lärminderung.....	17
3.1	Vorbemerkungen	17
3.2	Verkehrsmanagement	17
3.3	Schallschutz.....	24
3.4	Bauliche Maßnahmen Straße/ Straßenraum.....	27
4.	Lärminderung außerhalb des Lärmaktionsplanes	31
4.1	Vorbemerkungen	31
4.2	Lärmschutz im Rahmen von Neu- und Ausbaumaßnahmen – „Lärmvorsorge“.....	31
4.3	(Freiwillige) Lärmsanierung	31
5.	Maßnahmen des Lärmaktionsplanes.....	33
5.1	Abstimmung der Maßnahmen	33
5.2	Vorbemerkungen und Einordnung.....	33
5.3	Förderprogramm Lärmschutzfenster	37
5.4	Lärmschwerpunktbezogene Maßnahmen	37
5.5	Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen mit Lärminderungswirkung	71
5.6	Festlegungen zum Schutz ruhiger Gebiete	77
6.	Durchgeführte Beteiligungen	80
7.	Ausblick	82

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1	Zulässige Geschwindigkeiten der kartierten Straßen
Abbildung 1.2	Verkehrsmengen der kartierten Straßen
Abbildung 1.3	Lärmschutzmaßnahmen an den kartierten Straßen
Abbildung 2.1	Ergebnisse der Lärmkartierung – Jahresmittelpegel 24 Stunden (L_{DEN})
Abbildung 2.2	Ergebnisse der Lärmkartierung – Jahresmittelpegel Nachtstunden (L_{Night})
Abbildung 3	Ableitung der Lärmschwerpunkte
Abbildung 4	Gebiete mit besonders sensibler Nutzung („Ruhige Gebiete“)

Anlagenverzeichnis

Anlage 1.1	Fragebogen der Öffentlichkeitsbeteiligung
Anlage 1.2	Abwägung der zum 1. Entwurf eingegangenen Stellungnahmen und Hinweise

Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
DB/ DB AG	Deutsche Bahn AG
DIVAN	Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/ 24 h)
EBA	Eisenbahnbundesamt
FÜs	Kreisstraße in der kreisfreien Stadt Fürth
L _{DEN}	Lärmindeks gemäß 34. BlmSchV gemittelt (tags-abends-nachts)
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
L _{Night}	Lärmindeks gemäß 34. BlmSchV gemittelt (nachts)
LSA	Lichtsignalanlage
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OU	Ortsumgehung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
St	Staatsstraße in Bayern
SV	Schwerlastverkehr
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

1. Lärmaktionsplanung – Einleitung und Vorgehen

1.1 Aufgabenstellung und gesetzliche Grundlagen

Die Stadt Fürth ist entsprechend der EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG, in bundesdeutsches Recht durch § 47a-f Bundesimmissionsschutzgesetz [BImSchG] überführt) zur Aufstellung eines **Lärmaktionsplanes** verpflichtet. Mit diesem sollen „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt“ werden (vgl. § 47d Abs. 1 BImSchG), welche z.B. von Hauptverkehrsstraßen mit einer vorgegebenen Mindest-Verkehrsbelegung von 3 Millionen Kfz pro Jahr (entspricht ca. 8.200 Kfz/ Tag) ausgehen. Auch Verkehrslärm in Ballungsräumen, entlang von Haupteisenbahnstrecken sowie von Großflughäfen ist relevant. Die Stadt Fürth gilt gemeinsam mit Nürnberg und Erlangen als Ballungsraum, da sie die Kriterien der Einwohnerzahl (mindestens 100.000) und der Bevölkerungsdichte (mehr als 1 000 Einwohner pro Quadratkilometer) erfüllt.

Die Beurteilung der Lärmbelastung, welche durch den Verkehr verursacht wird, soll insbesondere mit Hilfe der Ergebnisse der **Lärmkartierung** erfolgen. Auch diese ist im BImSchG (§ 47c) vorgeschrieben. Mit der „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV) wurde eine Durchführungsverordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz verabschiedet, in der die technischen Details zur Kartierung festgelegt sind. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben sind die Lärmkarten alle 5 Jahre zu aktualisieren und die Notwendigkeit der Aufstellung/ Fortschreibung eines Lärmaktionsplanes zu prüfen.

In Fürth wurde erstmals 2012 eine Lärmkartierung im Zuge der Untersuchung des Ballungsraumes durchgeführt. Im Ergebnis mussten erhebliche Belastungen im Stadtgebiet festgestellt werden, so dass die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes beschlossen wurde.

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. des Landesgesetzes¹ folgende Stellen zuständig:

Quelle	Lärm-	
	kartierung	aktionsplan
Hauptverkehrsstraße/ Straßen im Ballungsraum		
→ Bundesautobahnen	Landesamt für Umwelt (LfU)	Regierung
→ weitere Straßen	LfU	betroffene Gemeinde
Großflughafen	LfU	Regierung
Haupteisenbahnstrecke	Eisenbahnbundesamt (EBA)	EBA ²

Tabelle 1: Zuständigkeit für Lärmkartierung und -aktionsplanung in Bayern

Demnach ist die Stadt Fürth (Stadtverwaltung Fürth, Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz, Schwabacher Straße 170, 90763 Fürth) für alle kartierten Straßen im Ballungsraum mit Ausnahme der Bundesautobahnen verantwortlich. Alle weiteren verkehrlichen Lärmquellen werden in Lärmaktionsplänen anderer verantwortlicher Behörden betrachtet.

Unabhängig von den Zuständigkeiten sind weitergehende Regelungen getroffen worden: „Lärmaktionspläne bedürfen, soweit nicht die Regierung für die Aufstellung zuständig ist, des Einvernehmens der Regierung.“ bzw. „Lärmaktionspläne der Regierung bedürfen des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden.“³

¹ Vgl. Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG), in der Fassung vom 2.8.2016, Artikel 8a, im Sinn der Festlegung der Zuständigkeiten gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG

² Im BayImSchG wird in Artikel 8a Abs. 2 für Lärmaktionspläne an Haupteisenbahnstrecken die Regierung als zuständige Behörde zur Erstellung von Lärmaktionsplänen entlang der Haupteisenbahnstrecken benannt. Für diese ist gemäß § 47e Abs. 4 BImSchG seit 1. Januar 2015 jedoch das EBA verantwortlich.

³ Vgl. BayImSchG, in der Fassung vom 2.8.2016, Artikel 8a Abs. 2

2. Ergebnisse der Lärmkartierung

2.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die kreisfreie Stadt Fürth liegt im mittelfränkischen Großraum zwischen Nürnberg (südöstlich) und Erlangen (nördlich). Mit 126.405 Einwohnern⁴ (2015), verteilt auf einer Stadtfläche von 63,35 km² (ca. 2000 Einwohner/ km²) werden die beiden Kriterien eines Ballungsraumes im Sinne der Lärmaktionsplanung erfüllt.

Straßennetz

Mit der BAB A 73 führt eine wichtige überörtliche Straßenverbindung in Nord-Süd-Richtung am östlichen Rand über das Stadtgebiet. Diese ist über drei Anschlussstellen in Fürth und zwei weitere jeweils an den Stadtgrenzen zu Erlangen und Nürnberg angebunden. Mit der Südwesttangente wurde zudem eine wichtige Straßenverbindung am südwestlichen Stadtrand geschaffen, welche in die B 8 übergeht und Fürth bzw. Nürnberg mit dem weiteren Umland verknüpft.

Die B 8 selbst durchzieht Fürth in Ost-West-Ausrichtung etwa mittig, führt dabei durch oder tangiert die dicht angebauten Siedlungsbereiche der Innen- bzw. Altstadt und bildet eine Trennlinie zwischen weiteren Stadtteilen im Westen. Die Bundesstraße ist dabei fast durchgängig mit zwei Richtungsfahstreifen versehen, welche an Knotenpunkten erweitert werden. Ähnlich dimensioniert ist die Erlanger Straße/ Poppenreuther Straße (westlicher Abschnitt: St 2242), welche die B 8 mit der A 73 verbindet. Ergänzt wird das Straßenhauptnetz durch weitere Straßen, von denen folgende hervorgehoben werden sollen:

- Erlanger Straße (St 2242) als autobahnparallele Nord-Süd-Verbindung zwischen Innenstadt und Stadtgrenze,
- Schwabacher Straße (St 2242/ St 2407) als überwiegend vierstreifige Verbindung der Innenstadt mit dem Süden (u.a. Südwesttangente) bis Nürnberg,
- Stadelner Straße – Mainstraße – Hafenstraße als Nord-West-Tangente.

Insgesamt wird für das Straßennetz eine Gesamtlänge von 402 km angegeben.

Schienenverkehr

Durch Fürth führen mehrere Bahnstrecken, welche im Hauptbahnhof gebündelt werden. Als wichtigste Strecken sind die in westlicher Richtung aus der Stadt führende Verbindung Fürth – Würzburg sowie die in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Strecke Nürnberg – Bamberg (als Teilstück der Verbindung Berlin – Erfurt – München) einzuordnen.

⁴ Vgl. „Fürth in Zahlen 2016“, herausgegeben von der Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Mai 2016, Abruf unter:
http://www.fuerth.de/Portaldaten/1/Resources/wirtschaft/dokumente/2016/fuerth_in_zahlen_2016.pdf

Die auf beiden Strecken verkehrenden Fernzüge durchfahren Fürth jedoch nur, im Bahnhof halten nur Regional- und S-Bahn-Züge (R1 „Mainfrankenbahn“ als RE und RB, R2 „Franken-Thüringen-Express“ als RE und S1). Zwischen Fürth und Cadolzburg stellt auf einer weiteren Strecke die R11 als RB die Verbindung sicher, als weitere Linie verkehrt zwischen Fürth und Markt Erlbach die R 12 („Zenngrundbahn“).

Weiterhin führt eine U-Bahn-Linie des Nürnberger Netzes nach Fürth (U1, u.a. Stadtgrenze - Hauptbahnhof – Hardhöhe). Auf dem Fürther Stadtgebiet wird die U-Bahn überwiegend unterirdisch geführt, erst zwischen den Bahnhöfen „Jakobinenstraße“ und „Stadtgrenze“ ist ein Rampenbauwerk eingeordnet, so dass die weitere Führung als Hochbahn erfolgt.

ÖPNV

Neben der erwähnten U-Bahn-Linie sowie dem eher überörtlich ausgerichteten S-Bahn-Angebot (Linie S1: Bamberg – Erlangen – Fürth mit Halt in Vach, Klinikum und Hauptbahnhof – Nürnberg) wird der Stadtverkehr von Fürth mittels Stadtbussen organisiert. Diese werden von der „infra fürth verkehr gmbh“ (infra) betrieben, wobei eine enge Zusammenarbeit mit der „Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg“ (VAG) besteht. Dies wird im Nachtverkehr besonders deutlich, wenn eine Reihe von stadtgrenzenüberschreitende „Nightliner“-Linien verkehren.

Insgesamt sind im Tagesverkehr 9 Linien in Fürth unterwegs, zudem fahren drei Linien aus Nürnberg nach Fürth und im Regionalverkehr beginnen bzw. enden fünf Linien in der Stadt. Als wichtige Verknüpfungspunkte sind die Haltestellen „Hauptbahnhof“ und „Rathaus“ einzuordnen, welche von sechs bzw. sieben Linien angefahren werden. Insgesamt ergibt sich auf dem Straßenzug mit den Haltestellen Maxstraße – Hauptbahnhof – Fürther Freiheit – Stadttheater – Rathaus – Poppenreuther Straße eine sehr dichte Überlagerung der Busangebote.

2.2 Methodisches Vorgehen und Eingangsdaten der Lärmkartierung

Vorbemerkungen

Entsprechend der Zuständigkeit der Stadt Fürth für den **Straßenverkehrslärm** im Ballungsraum (ohne Autobahn) wird im Folgenden überwiegend auf die entsprechende Lärmkartierung eingegangen.

Berechnungsmethode

Die im Ergebnis der Lärmkartierung veröffentlichten Lärmkarten und weiteren Ergebnisdarstellungen (Anzahl der Betroffenen, Größe der in verschiedenen Pegelbereichen, Einwirkungen auf Schulen und Krankenhäuser) basieren gemäß den gesetzlichen Vorgaben vollständig auf Berechnungen. Eine flächendeckende, repräsentative Messung von Lärmpegeln ist weder zeitlich noch finanziell in einem vertretbaren Rahmen möglich und entspricht auch nicht dem Ansatz der Bewertung von langfristigen Dauerschallpegeln.

Für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung werden gemäß der 34. BImSchV als Durchführungsverordnung zwei **Lärmindizes** verwendet: der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (Day-Evening-Night) als Ganztages-Mittelwert sowie der Nachtlärmindex L_{Night} , welcher die besonders sensiblen Nachtstunden gesondert abbildet. Bei den Größen L_{DEN} und L_{Night} handelt es sich um einen mittels A-Filter bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel für einen einjährigen Beurteilungszeitraum (die A-Bewertung passt die Messergebnisse von Schalldruckmessungen an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs an).

Die Ergebnisse der Berechnung werden gemäß den erlassenen Berechnungsvorschriften (für den Straßenverkehr: VBUS⁵) in farbigen Rasterlärmkarten in Form von Isophonen (kartographische Darstellung der Bereiche mit identischen Lärmpegeln) mit jeweils 5 dB(A) Abstufung kartographisch dargestellt.

Im Rahmen der Lärmkartierung werden auch Betroffenheiten nach einem festgelegten Berechnungsverfahren ermittelt. Dazu wird innerhalb der Lärmkartierung eine Verschneidung der verschiedenen Schallpegel mit den darin befindlichen Gebäudefassaden nach einem vorgeschriebenen standardisierten Verfahren (VBEB⁶) vorgenommen. Dabei wird die Berechnung so durchgeführt, dass die Immissionspunkte unmittelbar auf den Fassaden der Wohngebäude liegen.

⁵ VBUS – vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
Bundesanzeiger Nr. 154a vom 22. Mai 2006

⁶ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB),
Bundesanzeiger Nummer 75 vom 20. April 2007

Anhand eines Abgleichs mit den in diesen Gebäuden gemeldeten Bewohnern (gleichmäßig verteilt auf umlaufende Fassadenpunkte) kann die Anzahl der in den entsprechenden Pegelklassen Betroffenen ermittelt werden.

Die Schallberechnungen erfolgen generell in einem dreidimensionalen Stadt- bzw. Geländemodell, in welchem die Lage der Straßen (inkl. Steigungen bzw. Gefälle) ebenso enthalten ist, wie die Bebauung in Lage und Höhe sowie eventuelle Schallschutzeinrichtungen (Wände, Wälle etc.). Darüber hinaus gehen folgende verkehrlichen Grundlagen in die Schallberechnungen ein:

- Zulässige Geschwindigkeiten mit Berücksichtigung unterschiedlicher Werte für den Tag- und Nachtzeitraum sowie gegebenenfalls gesonderter Regelungen für Lkw,
- Verkehrsmenge und Lkw-Anteil (> 3,5 t),
- die Art der Fahrbahnoberfläche in einer Differenzierung gemäß den Vorgaben des verwendeten Materials/ Aufbaus (grundsätzlich spielt der Zustand der Oberfläche keine Rolle).

Im Folgenden sollen die Eingangsdaten detailliert und in Bezug auf die Situation in Fürth beschrieben werden.

Zulässige Geschwindigkeiten im Straßennetz

In die Berechnung des Lärms gehen beim Verfahrens VBUS die **zulässigen** Höchstgeschwindigkeiten ein. Als höchste Geschwindigkeit für Pkw sind dabei 130 km/h vorgegeben, für Lkw 80 km/h. Diese Beschränkung ist jedoch nur bei Autobahnen relevant.

Die Geschwindigkeiten als Eingangsdaten in die Kartierung sind in **Abbildung 1.1** dargestellt. Das Straßenhauptnetz der Stadt Fürth ist zum Großteil auf die innerorts zulässigen 50 km/h beschränkt. Abschnittsweise sind vor allem in den Durchfahrten der um die Kernstadt liegenden Ortsteile 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit bzw. des Lärmschutzes beschildert.

In Abschnitten außerhalb der bebauten Kerngebiete („Außerorts-Situation“) sind auf den Straßen höhere Geschwindigkeiten zulässig, wenn keine direkte Wohnnutzung angrenzt. Auch die Südwesttangente ist mit 80 km/h bzw. 120 km/h befahrbar.

Abweichend von den kartierten Geschwindigkeiten ist die östliche Ortsdurchfahrt Burgfarnbach (Würzburger Straße) auf 30 km/h statt 50 km/h beschränkt, die Fuchsstraße ist fehlerhaft in die Kartierung mit 100 statt 50 km/h eingegangen.

Verkehrsbelegung

Die Verkehrsbelegung kann als eine der wichtigsten Eingangsgrößen der Lärmkartierung eingeordnet werden. Allerdings ist es gerade in Ballungsräumen mit dem dichten Straßennetz sehr schwierig, flächendeckend aktuelle Belegungszahlen vorzuhalten.

Eine Möglichkeit ist die Heranziehung der systematischen, alle 5 Jahre durchgeführte Straßenverkehrszählung (SVZ) des Bundes und der Länder. Für diesen Durchgang der Lärmkartierung waren die Ergebnisse aus dem Jahr 2010 relevant. Allerdings sind in Fürth keine innerstädtischen Zählstellen vorhanden, lediglich die Autobahn im Stadtgebiet, die B 8 südlich von Burgfarrnbach und wenige Staatsstraßen im Norden wurden gezählt.

Deshalb wurde alternativ auf die Analyse-Verkehrsbelegungen des Verkehrsmodells „Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg“ (DIVAN) mit Analyse-Belegungsdaten für das Jahr 2005 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 1.2** vorgenommen worden.

Demnach sind, abgesehen von der Autobahn, insbesondere die Südwesttangente (30.000 bis 65.000 Kfz/ Tag), die B 8 im Stadtgebiet mit abschnittsweise bis zu 50.000 Kfz/ Tag und die Schwabacher Straße (zwischen 30.000 und über 50.000 Kfz/ Tag) zu den am stärksten genutzten Straßen zu zählen.

Gemäß der funktionalen Einordnung dient das klassifizierte Straßenhauptnetz vor allem der Verbindung, es nimmt also sowohl überörtliche (Durchgangs-) Verkehre als auch innerörtliche Kfz-Ströme zwischen den Stadtteilen auf. Demnach sind hohe Verkehrsbelegungen nicht untypisch.

Fahrbahnoberflächen

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. Dabei liegt ein Fokus auf dem Altstadtbereich, in welchem die Fahrbahnen aus Gründen des Denkmalschutzes wohl dauerhaft so bestehen bleiben werden. Auch wenn diese Beläge höhere Abrollgeräusche verursachen als Asphaltfahrbahnen, so sind sie im Sinne der stadtbildprägenden Gestaltung ein übliches Mittel, um Stadträume optisch hervorzuheben.

In diesen Bereichen ist die zulässige Geschwindigkeit aber im Regelfall auf Tempo 30/ Tempo 20 eingeschränkt oder sogar als „verkehrsberuhigter Bereich“ beschildert.



Foto: Großpflasterbelag in der Fürther Innenstadt (hier: Brandenburger Straße)

Durch spezielle Fahrbahnbeläge können die Abrollgeräusche weiter vermindert werden. Diese sind im Bestand, ebenso wie vorhandene Lärmschutzwände, in **Abbildung 1.3** verortet.

2.3 Auslösewerte und Zusammenhang zwischen Lärmpegel und Gesundheitsschutz

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmkartierung bzw. der Lärmaktionsplanung wurden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten, sondern lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“⁴⁷ abgestellt.

Für Fürth ist deshalb als Zielstellung mit dem Umweltausschuss der Stadt Fürth die Senkung unterhalb der Fassadenpegel von 67 dB(A) L_{DEN} und 57 dB(A) L_{Night} abgestimmt worden.

Eine weitere Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Wirkung auf den menschlichen Organismus kann anhand einschlägiger Empfehlungen vorgenommen werden.

⁷ BImSchG, § 47d Abs. 1

So wird im „Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr“ durch den „Rat von Sachverständigen für Umweltfragen der Bundesregierung“ eine Bewertungs- bzw. Interpretationsmöglichkeit⁸ aufgezeigt:

Einordnung der Bedeutung bei Dauereinwirkung	Pegelwerte	
	L _{DEN}	L _{Night}
Erhöhtes Risiko gesundheitlicher Auswirkungen	> 65 dB(A)	> 55 dB(A)
Signifikante Belästigung	> 55 dB(A)	> 50 dB(A)

Tabelle 4: Auswirkungen von dauerhafter Einwirkung durch Lärm (gemäß „Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr“)

Das langfristige Ziel der Lärmaktionsplanung sollte demnach die Senkung der Lärmpegel unterhalb der gesundheitlich bedenklichen Größenordnung sein. Die Minderung der Belastung der Anwohner im Sinne des Gesundheitsschutzes geht dabei einher mit der Erhöhung der Attraktivität innerstädtischer Wohnlagen sowie nachhaltigen Mobilitätsentwicklungen.

2.4 Ergebnisse der Lärmkartierung Straße

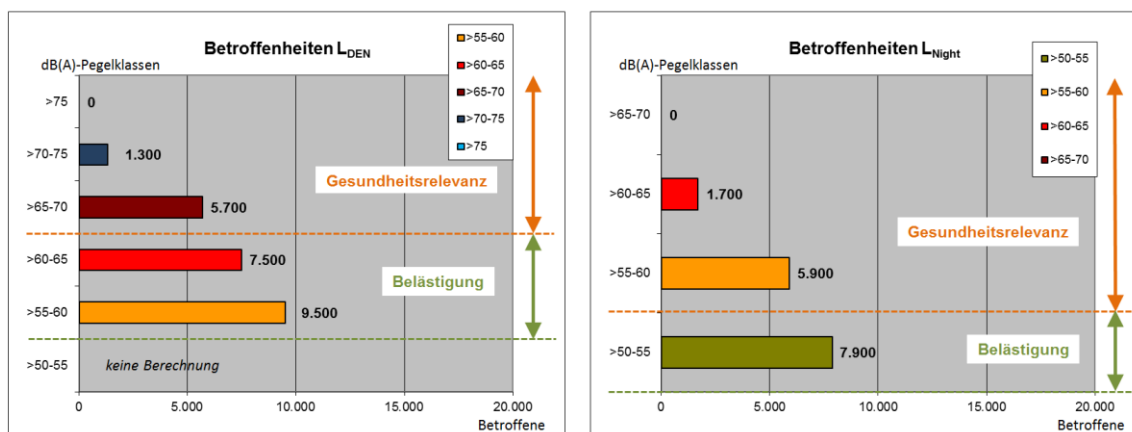
Lärmkarten

Die Lärmkarten des Straßennetzes L_{DEN} und L_{Night} sind für einen Ausschnitt als Beispiel in **Abbildung 2.1 und 2.2** dargestellt. Die Karten können vollständig im Internet auf den Seiten des LfU (im Lärmbelastungskataster unter http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungs-laerm-richtlinie/kartierung/index.htm) eingesehen werden.

⁸ Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr
Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, in: Deutscher Bundestag Drucksache 15/5900 vom 28.06.2005, abrufbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/15/059/1505900.pdf>

Betroffene Anwohner

Die im Ergebnis des vorgeschriebenen standardisierten Verfahren (VBEB) berechneten Betroffenheiten verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Pegelklassen:



Grafik 1: Betroffenheiten nach VBEB im Ganztages- und Nachtindex (Straßenverkehrslärm).

Demnach sind ca. 7.000 Fürther entlang der kartierten Straßenabschnitte ganztägig Pegeln von über 65 dB(A) ausgesetzt (ca. 5.700 in der Klasse 65 – 70 dB(A) und 1.300 zwischen 70 und 75 dB(A)), die zu einer Erhöhung des Risikos gesundheitlicher Auswirkungen führen können. Die Anzahl der Personen, welche nachts mit Pegeln oberhalb der Grenze zur Gesundheitsrelevanz von > 55 dB(A) belastet sind, ist mit ca. 7.600 (etwa 5.900 in der Klasse 55 – 60 dB(A) und 1.700 zwischen 60 und 55 dB(A)) noch etwas höher.

Weiterhin sind in Fürth entlang der kartierten Straßen etwa 17.000 Einwohner im Tagesmittel und ca. 7.900 Einwohner nachts von Straßenverkehrslärm betroffen, der als „belästigend“ eingestuft wird.

Weitere Angaben

Geschätzte Zahl der von Lärm an Straßen im Ballungsraum belasteten Schulen und Krankenhäuser:

L _{DEN} dB(A)	Schulen	Krankenhäuser
55 - 65	24	2
65 - 75	6	0
über 75	0	0

Tabelle 2: Schätzungen von Straßenverkehrslärm beeinflussten Schulen und Krankenhäusern

2.5 Ableitung der Lärm- und Handlungsschwerpunkte des Straßenlärms in Fürth

Um zuvorderst den Schutz der innerhalb der Stadt am stärksten betroffenen Anwohner zu erreichen, sind vorrangig Straßenabschnitte zu betrachten, auf die alle der folgenden Kriterien zutreffen:

- Straßen mit hohen Verkehrsbelegungen,
- die durch bewohnte Bereiche mit dicht am Fahrbahnrand stehender Bebauung führen,
- in der eine große Zahl von Anwohnern wohnen.

Die Identifizierung der Lärm- und damit der Maßnahmenschwerpunkte des Straßenverkehrslärms auf Grundlage der Lärmkartierung erfolgte in Fürth bereits eigenständig durch die Stadtverwaltung. Dabei wurde bei der Identifizierung der Lärmschwerpunkte als Voraussetzung zugrunde gelegt, dass die oberhalb der formulierten Zielwerte einzuordnenden Lärmpegel an der Fassade (Fassadenpegel) überschritten werden. Eine durchgeführte Plausibilitätsprüfung ergab, dass auf diese Schwerpunkte die beschriebenen Kriterien grundsätzlich zutreffen.

Allerdings zeigte sich auch, dass eine Schwerpunktsetzung auf Straßenabschnitte bei Überschreiten des Fassadenpegels von 57 dB(A) (L_{Night}) gerade im stark verdichteten Innenstadtgebiet zu einer Vielzahl von zu betrachtenden Schwerpunkten mit Überschreitung der gesundheitlich bedenklichen Fassadenpegel führt.

Deshalb wurde eine weitere Differenzierung vorgenommen. In der vorliegenden Bearbeitungsstufe sind für alle Straßenabschnitte Maßnahmen zu überprüfen, entlang derer Fassadenpegel L_{Night} von 57 dB(A) gehäuft überschritten werden und zusätzlich auch in den höheren Pegelklassen > 60 dB(A) Belastungen kartiert wurden.

Grafisch ist dies in **Abbildung 3** dargestellt worden: Agglomerationen von orangefarbenen Punkten stellen Fassadenpegel an Wohngebäuden über 57 dB(A) dar, zusätzliche blaue oder magentafarbene zeigen Pegel über 60 bzw. 65 dB(A) an. Die sich daraus abgeleiteten, vertiefend zu betrachtenden Straßenzüge sind umrahmt und nummeriert. Die Nummerierung stellt keine „Wertung“ oder Dringlichkeit dar, sondern ist von Nord nach Süd vorgenommen worden.

Demnach sind folgende Hot-Spots in Auswertung der Lärmkartierung abgeleitet worden:

Nr.	Straße	Abschnitt	
		von	bis
1	Vacher Straße (Füs 1)	Am Altengraben	Obermichelbacher Straße
2	Stadelner Hauptstraße (St 2242)	Mannhof (südlich Mann- hofer Straße)	südliches Bebauungsende
3	Fischerberg (FÜs 5)	Stadelner Hauptstraße	westliches Bebauungsende
4	Würzburger Straße (FÜs 2)	Bernbacher Straße	östliches Bebauungsende
	<i>Anmerkung: im Abschnitt wurden statt der angeordneten 30 km/h als Eingangsdatensatz 50 km/h angenommen/ statt der lt. aktuellen Zählungen vorliegenden Verkehrsmenge von 13.600 Kfz/ 24 h nur 7.600 Kfz/ 24 h. Die rechnerischen Effekte beider Fehler heben sich in etwa auf → Beibehaltung als Lärmschwerpunkt</i>		
5	Soldnerstraße	Würzburger Straße	Voltastraße
6	Hochstraße/ Würzburger Stra- ße (B 8)	Pfeifferstraße	Cadolzburger Straße
7	Kapellenstraße (B 8)	D.-Bonhoeffer-Brücke	Würzburger Straße/ Flutbrücke
8	Kapellenstraße (B 8)	Erlanger Straße	Friedhofweg
9	Poppenreuther Straße/ Erlan- ger Straße (St 2242)	Laubenweg	Ulmenstraße
10	Hirschenstraße	Maxstraße	Rosenstraße
11	Badstraße/ Theresienstraße	Denglerstraße	Schwabacher Straße
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

Tabelle 3: Lärmschwerpunkte lt. Auswertung Lärmkartierung

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

- fehlerhafte Eingangsdaten in die Kartierung, die zu einer „Überhöhung“ der kartierten Lärmbelastung geführt haben dürften,
- zwischenzeitliche Änderungen im Straßennetz, die zu erheblichen Reduzierungen der Verkehrsbelegung und damit Lärmbelastung beigetragen haben (dürften),
- zwischenzeitliche Straßenbaumaßnahmen, die für eine deutliche Lärminderung sprechen.

Grundsätzlich sind aber nur Abschnitte zurückgestellt worden, in denen mit hoher Wahrscheinlichkeit deutlich niedrigere Belastungen als kartiert herrschen. Abschnitte mit Fehlern, die tatsächlich stärkere Verlärmung vermuten lassen, sind hingegen in Tabelle 3 als Lärmschwerpunkt mit Handlungsbedarf geführt.

Nr.	Straße	Abschnitt	
		von	bis
Z1	Seeackerstraße	Fritz-Gastreich-Straße	Kreisverkehr Ronhofer Hauptstraße
	Begründung der Zurückstellung: nach Eröffnung der AS Steinach ist eine Reduzierung der Verkehrsbelegung um ca. 30 % festgestellt worden (Unterschied zwischen Eingangsgröße in die Kartierung gegenüber Zählung 2015)/ Lärmemission damit geringer		
Z2	Bernbacher Straße (FÜs 2)	Kreisverkehr Breiter Steig	westl. Bebauungsende
	Begründung der Zurückstellung: bei grundhafter Sanierung und Umbau der Straße 2015 wurde lärmindernder Asphalt eingesetzt Lärmemission damit spürbar geringer		
Z3	Fronmüllerstraße	Leyher Straße	Stadtgrenze
	Begründung der Zurückstellung: nach Eröffnung der Höfener Spange ist eine Reduzierung der Verkehrsbelegung/ Lärmemission wahrscheinlich		
Z4	Fuchsstraße	Parkstraße	östliches Bebauungsende
	Begründung der Zurückstellung: in die Lärmkartierung ging der Abschnitt fehlerhaft als Außerortssituation mit 100 km/h (Pkw) bzw. 80 km/h (Lkw) ein, erlaubt sind tatsächlich 50 km/h, tatsächliche Lärmemission damit geringer		

Tabelle 4: Lärmschwerpunkte, die aufgrund oben genannter Gründe vorläufig entfallen (vorangestelltes „Z“ für „zurückgestellt“)

Diese Straßenabschnitte mit wahrscheinlich geringerer Lärmbelastung sollen in der vorliegenden Stufe nicht zu den zu betrachtenden Lärmschwerpunkten gezählt werden. Die Abschnitte sind nach dem 2017 anstehenden nächsten Kartierungsdurchgang hinsichtlich der tatsächlichen Lärmbelastung erneut zu betrachten und bei Erfordernis in der darauf folgenden Stufe 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.

Nicht betrachtet werden zudem vier Hot-Spots, die überwiegend von Lärm ausgehend von der A 73 betroffen sind. Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes entlang der Autobahn zeichnet per Gesetz die Regierung von Mittelfranken verantwortlich.

2.6 Weitere Lärmquellen

Schienenlärm

In Fürth fallen zwei **Haupteisenbahnstrecken** unter die Kartierungspflicht, welche sich westlich des Hauptbahnhofs von Fürth gabeln und bis dahin in und aus Richtung Fürth zusammen geführt werden:

- Bahnstrecke Nürnberg – Würzburg, lt. Kartierung etwa 105.000 Zugbewegungen/ Jahr,
- Bahnstrecke Nürnberg – Bamberg, lt. Kartierung etwa 72.000 Zugbewegungen/ Jahr.



Foto: Blick vom Fürther Hauptbahnhof auf die Wohnbebauung südlich des Gleisfeldes

Im Ergebnis der durch das Eisenbahnbundesamt veranlassten Lärmkartierung sind entlang der Eisenbahnstrecken Belastungen festgestellt worden.

Von Seiten des Gesetzgebers wurde mit dem „Elften Gesetz zur Änderung des BImSchG“, das Eisenbahnbundesamt ab dem Jahr 2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes verantwortlich gemacht. Damit wurde auf ein bis dahin bestehendes Problem reagiert, welches durch die generell geringen Eingriffsmöglichkeiten von Kommunen/ der Regierungen in Lärmschutzbelange entlang von Schienenstrecken hervortrat.

Derzeit liegt ein „Pilot-Lärmaktionsplan“ des EBA⁹ für kartierungspflichtige Eisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume vor, so dass Fürth bislang nicht betrachtet wurde. Es wird vom EBA angegeben, „mit dem Lärmaktionsplan für das Jahr 2018 in die turnusgemäße Lärmaktionsplanung im Fünf-Jahres-Abstand“ einzusteigen¹⁰.

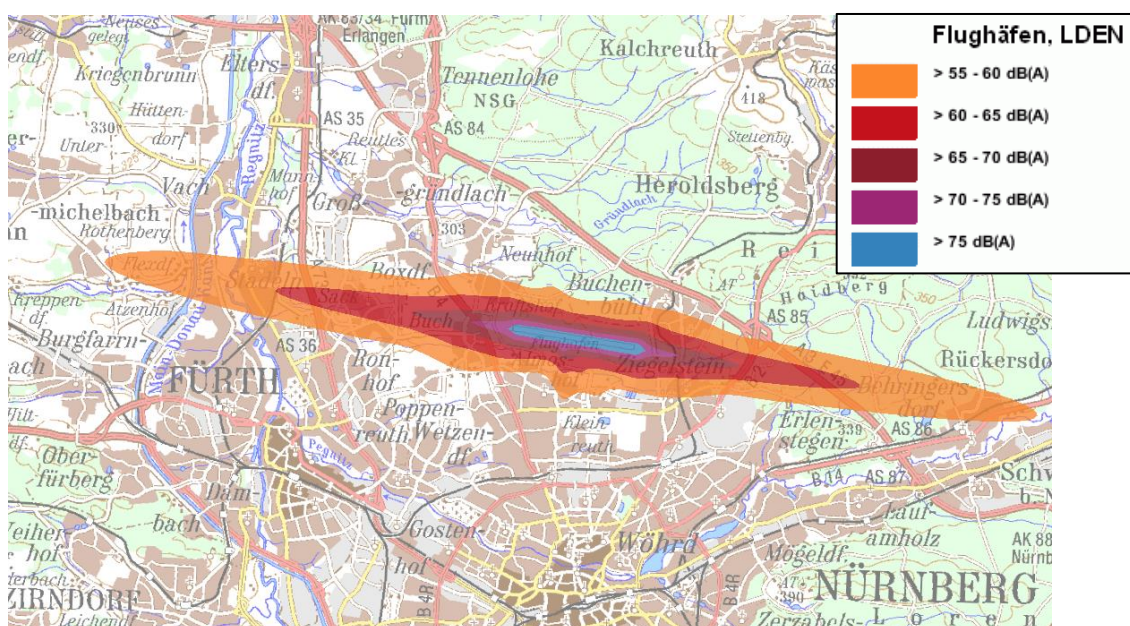
⁹ „Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen, Teil A“, Herausgeber: Eisenbahn-Bundesamt, Referat 53, Bonn November 2015, abrufbar unter: <http://www.eba.bund.de/download/LAPmitAnhang.pdf>

¹⁰ Vgl. Information zur Lärmaktionsplanung auf der Homepage des EBA, Stand Juni 2016, abrufbar unter: http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Umwelt/Umgebungslaermrichtlinie/Laermaktionsplanung/Laermaktionsplan/laermaktionsplan_node.html

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 „Flughafen Nürnberg“ fällt mit etwa 60.000 Flugbewegungen (Stand 2015) in diese Kategorie.

Gemäß Kartierung wirkt sich der Flugbetrieb aufgrund von Lage und Ausrichtung der Start- und Landebahn auf Fürth in den Ortsteilen Braunsbach, Sack, Bislohe, (jeweils L_{DEN} 60 – 65 dB(A)) Stadeln, Flexdorf und Vach (jeweils L_{DEN} 55 – 60 dB(A)) aus.



Grafik 2: Ausschnitt aus der Fluglärmkartierung 2012 (Index L_{DEN}) für den Flughafen Nürnberg (Quelle: Lärmbelastungskataster des LfU)

Da am Nürnberger Flughafen ein Nachflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr besteht (ausgenommen sind Flugzeuge der „Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums“), sind die nächtlichen Belastungen eher gering.

Die im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb auftretenden Lärmprobleme sind aufgrund der gesetzlichen Vorgaben von der Regierung Mittelfranken im Zuge der Lärmaktionsplanung zu behandeln.

Gewerbliche Lärmquellen stellen meist ganz spezifische Fälle dar, die in einem Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt werden, sondern bei Notwendigkeit bzw. zur Kenntnis gelangten Problemen durch die Verwaltung gesondert zu betrachten sind.

In den gegebenen Vorschriften – im Bereich Gewerbelärm maßgeblich der „TA Lärm“¹¹ – wird der Lärmschutzanspruch von Anwohnern ausreichend geregelt.

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. Kinderspielplätze, die die Wohnnutzung im betroffenen Gebiet ergänzen, fallen nicht unter den Begriff Freizeitlärm und sind i.d.R. zu tolerieren. Weiterer Freizeitlärm wird im Regelfall unter Nutzung der Vorgaben der Freizeitlärmrichtlinie des „Länderausschuss Immissionsschutz“ (LAI) beurteilt.

¹¹ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz
(Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) Vom 26. August 1998

3. Maßnahmenansätze zur Lärminderung

3.1 Vorbemerkungen

Die Entwicklung von Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen ist über verschiedene Ansätze möglich. Um die Zielrichtung und die Minderungswirkung der einzelnen Maßnahmenansätze nachvollziehen zu können, sollen diese im Folgenden skizziert werden.

Zu beachten ist: eine mittels des zur Lärmkartierung vorgeschriebenen Berechnungsverfahrens „nachweisbare“ Wirkung ist nicht bei allen Maßnahmenansätzen gegeben. Z.B. würde sich aus der Markierung eines Rad-Schutzstreifens auf der Fahrbahn keine Veränderung der relevanten Eingangsdaten und damit der Ergebnisse ergeben. Dem gegenüber stehen die tatsächlichen Effekte, welche z.B. in Forschungsprojekten nachgewiesen wurden. So erhöht sich einerseits der Abstand des fließenden Verkehrs zum Fahrbahnrand (und damit der anstehenden Wohngebäude als Immissionsort), zum anderen führt die optische Verengung der Straße zu einer geringeren gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit. Zudem gilt der Grundsatz, dass alle Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes mittel- bis langfristig ebenso zur Lärminderung im Gesamtnetz beitragen.

Deshalb sollen die Wirkungen sowohl für die Berechnung (bezogen auf das Verfahren VBUS), als auch hinsichtlich der weiteren Effekte beschrieben werden. Die Ansätze können folgenden Themenfeldern zugeordnet werden:

- Verkehrsmanagement
- Schallschutz
- Bauliche Maßnahmen

3.2 Verkehrsmanagement

Geschwindigkeitsbeschränkung tags/ nachts

Die Senkung der zulässigen Geschwindigkeit zählt zu den effektivsten und günstigsten Ansätzen zur Lärminderung. Als Orientierungswert wird für einen typischen Fall, der Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus von 50 km/h auf 30 km/h, eine Minderung des Pegels um bis zu 3 dB(A) angegeben, was als deutlich wahrnehmbare Reduzierung gilt.

Rechtlich sind Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Gesundheitsschutz zulässig. Lt. § 45 Abs. 11 StVO können bestimmte Straßen oder Straßenstrecken „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“ durch die Straßenverkehrsbehörden in der Nutzung beschränkt werden.

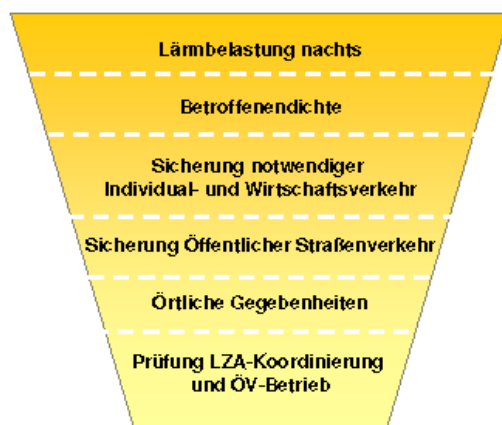
Konkretisiert werden die Möglichkeiten in der Verwaltungsvorschrift zur StVO mit Verweis auf die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien StV)“. Insbesondere ist darin die Orientierung an den Richtwerten der Beurteilungspegel für die „Lärmsanierung an den Bundesfernstraßen“ benannt.

Somit ist ein Überschreiten bestimmter Lärmpegel in Abhängigkeit der Gebietscharakteristik des zu schützenden Bereichs sowie eine erreichbare Pegelminderung um mindestens 3 dB(A) (unter Beachtung der geltenden Rundungsregeln) als Voraussetzung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung abzuleiten.

Eine Prüfung der Erfüllung dieser Voraussetzungen muss vor der Anordnung der Beschilderung erfolgen. Als Schwierigkeit müssen jedoch die unterschiedlichen Berechnungsverfahren der (RLS 90 bzw. VBUS) gesehen werden, so dass eine Heranziehung der Lärmkartierungsergebnisse nicht uneingeschränkt möglich ist.

Durch die Verkehrsbehörden in Deutschland wird die Anwendung von Geschwindigkeitsreduzierungen zum Gesundheitsschutz sehr unterschiedlich gehandhabt, was in der Praxis zu einer abweichenden Umsetzung führt. Da die Maßnahmen vor allem an den Lärmschwerpunkten und somit im Straßenhauptnetz zum Einsatz kommen, steht Geschwindigkeitssenkungen i.d.R. die Leistungsfähigkeit, die Flüssigkeit des Verkehrs sowie ggf. Aspekte der Fahrzeiteinhaltung im ÖPNV entgegen. Auch „Schleichverkehre“ durch das Nebennetz werden befürchtet, wenn der Fahrzeitevorteil im Hauptnetz verringert wird.

Insbesondere in Großstädten wird in den Lärmaktionsplänen eine Reihe von weiteren Kriterien als Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen herangezogen. Diese beruhen auf der Lärmkartierung (Festlegung von Mindestpegeln/ Betroffenheiten) und weiteren Faktoren:



Grafik 3: „Kriterientrichter“ für Tempo-30 nachts in Berlin

(Quelle: Vortrag zur Expertenanhörung am 23.03.2012 im Sächsischen Landtag)

Eine solche Systematisierung ist perspektivisch auch in Fürth denkbar.

Hervorzuheben ist dabei die im Kriterientrichter enthaltene Prüfung der LZA- (bzw. LSA-) Koordinierung. Eine solche Koordinierung („Grüne Welle“) trägt zur Senkung der Lärmbelastung durch eine Verstetigung des Verkehrs bei (vgl. nachfolgenden Unterpunkt „Änderung der Knotenpunktform/ -signalisierung“). Eine Veränderung der Geschwindigkeit kann dazu führen, dass die in Fürth vorhandenen Koordinierungsstrecken unterbrochen werden und damit ein im Sinne der Lärminderung negativ wirkender Effekt eintritt. Somit muss gesondert geprüft werden, ob eine Integration von Abschnitten mit geringerer Geschwindigkeit in das komplexe Gesamtsystem möglich ist.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die bloße Vorgabe von Geschwindigkeiten nicht automatisch deren Einhaltung bedeutet, sondern diese durch Kontrollen oder bauliche/ verkehrsorganisatorische Maßnahmen unterstützt werden kann.

Ansatz: Reduzierung der zulässige Geschwindigkeit	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	bei Einhaltung gegeben (Motoren- und Abrollgeräusch), z.B. etwa 2-3 dB(A) bei Senkung von 50 auf 30 km/h
Weitere	zumeist zusätzlich „Glättung“ der Geschwindigkeitsspitzen und Verringerung starken Beschleunigungs

Änderung der Knotenpunktform/ -signalisierung

Die Koordinierung von mehreren LSA auf wichtigen Strecken („Grüne Welle“) oder der Umbau von LSA-geregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehren trägt durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses zur Lärminderung bei, da Brems- und Anfahrvorgänge reduziert werden. Kreisverkehre werden in Fürth zunehmend als Knotenpunktform eingesetzt.



Foto: Beispiel für einen Kreisverkehr in Fürth (Fronmüllerstraße/ Liesl-Kießling-Straße/ Magazinstraße)

Auch die Koordinierung von wichtigen Strecken ist bereits vorgenommen worden:

- Ost-West-Welle von der Stadtgrenze (Nürnberger Straße/ Ludwig-Quellen-Straße) bis zum Abzweig nach Burgfarrnbach (Würzburger Straße/ Am Sportboothafen) mit Unterbrechung am Stadttheater (Königstraße/ Hallstraße),
- Nord-Süd-Welle von der Rudolf-Breitscheid-Straße zur Stadtgrenze (Schwabacher Straße/ Rothenburger Straße),
- Süd-Ost-Bereich vom Bahnhofplatz bis Gebhardtstraße/ Jakobinenstraße
- Nord-Nordost-Bereich von der Henri-Dunant-Straße/ Ludwigbrücke in Richtung Poppenreuth (Hans-Vogel-Straße),
- Nord-Nordost-Bereich in der Erlanger Straße,
- sowie kleinere Wellenabschnitte in der Hafenstraße und Breslauer Straße.

Die bestehenden Koordinierungen können dazu führen, dass ebenfalls lärm mindernd wirkende Geschwindigkeitsbegrenzungen z.B. auf 30 km/h im Sinne der Beibehaltung eines stetigen Verkehrsflusses vermieden werden sollten.

Eine „Pfortnerung“ von Verkehren (Dosierung von in die Stadt einfahrenden Fahrzeugen am Stadtrand) kann zu einem besseren Verkehrsfluss im sensiblen Innenstadtbereich führen. Allerdings muss in Fürth beachtet werden, dass die enge Verflechtung der Städte in der Metropolregion Nürnberg diesen Ansatz auf bestimmten Relationen nicht zweckmäßig erscheinen lässt, da geeignete „unsensible“ Aufstellbereiche vor den Pfortner-LSA nicht gegeben sind.

Insgesamt ist die Verstetigung zwar in einem gewissen Maße akustisch wahrnehmbar, rechnerisch (im Rahmen des zur Lärmkartierung herangezogenen Verfahrens) aber nicht zu belegen. In Einzelfällen kann bei Kreisverkehren sogar eine Verschlechterung der Lärmsituation errechnet werden, wenn die Fahrbahnen näher an die Bebauung rücken.

Ansatz: Änderung der Knotenpunktform/ -signalisierung	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Keine
Weitere	Verringerung von lärmintensiven Abbrems- und Anfahrvorgängen

Verkehrsverlagerung (ggf. nur des Lkw-Verkehrs)

Die Verlagerung von Verkehren aus bestimmten Straßen kann zur Lärminderung führen, wobei eine erhebliche Größenordnung erreicht werden muss. Als Faustformel gilt der Ansatz „Halbierung der Verkehrsmenge = Senkung der Lärmpegel um etwa 3 dB(A)“. Akustisch deutlich wahrnehmbare Pegelminderungen bedingen demnach eine Reduzierung der Verkehrsbelegung um ca. 40 % und mehr.

In gewachsenen städtischen Strukturen ist es schwierig, diese Reduzierung für einzelne Straßen durch Umstrukturierungen des Straßennetzes nur im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu erreichen. Hier kann aber auf vorliegende strategische Planungen zurückgegriffen werden, welche entsprechende Maßnahmen, z.B. großräumige Umgehungen etc. vorsehen.

Auch muss bei den vorgelagerten Untersuchungen geprüft werden, ob keine neuen Betroffenheiten entstehen sowie die Leistungsfähigkeit der als Alternative vorgesehenen Strecke und der zu nutzenden Knotenpunkte gegeben ist. Durch die Nutzung von Verkehrsmodellen können sowohl Aussagen zu den erreichbaren Effekten als auch zu den Konsequenzen für die Entlastungsstrecken gegeben werden.

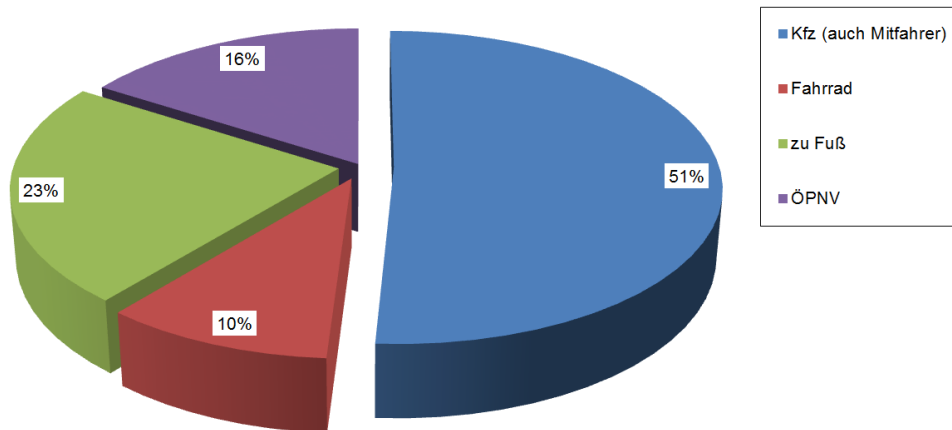
Alternativ kann neben der vollständigen Umverteilung der Verkehre eine Straße auf eine andere Relation auch eine Beschränkung auf Schwerverkehre als maßgebliche Lärmverursacher angestrebt werden. Dies bedingt neben einer geeigneten Alternativstrecke auch, dass eine entsprechende Größenordnung an Schwerverkehrern auf dem betroffenen Abschnitt gegeben ist, welche über übliche Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehre oder ggf. ÖPNV-Bedienung hinausgeht.

Ansatz: Verlagerung von Kfz-Verkehr auf andere Straßen	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Gegeben bei einer entsprechenden Größenordnung der Verlagerung z.B. etwa 3 dB(A) bei Reduzierung um 50 %
Weitere	Gestaltungspotenziale bei weniger befahrenen Straßen können weitere Minderungen ermöglichen, z.B. bei Einordnung von Radverkehrsanlagen

Veränderungen im modalen Bereich (konkrete Verbesserungen ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr)

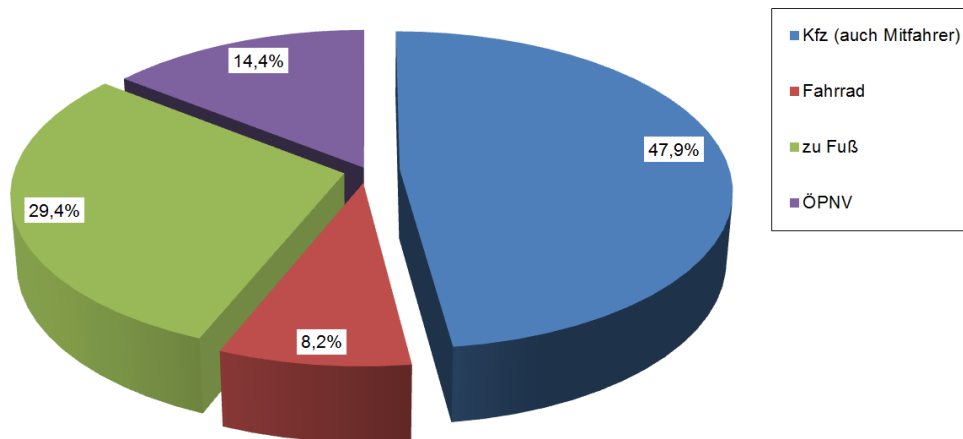
Modale Verlagerungen weg vom Kfz, hin zu „lärmarmen“ Fortbewegungsarten werden ebenfalls als Ansatz zur Lärminderung benannt. Durch eine Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer sowie des ÖPNV kann eine solche Verlagerung forciert werden.

Im Bestand stellt sich die Verkehrsmittelwahl der Fürther wie folgt dar:



Grafik 4: Modal Split für Fürth (Gesamtstadt), 2015 (Quelle: „Bezirks-Benchmarking für den ÖPNV in Fürth“, erhoben durch Socialdata)

Insgesamt wird demnach etwa die Hälfte der Wege mit dem Kfz absolviert, zu Fuß etwa ein Viertel und 16 % mit dem ÖPNV. Der Radverkehrsanteil liegt bei 10 %. Um die Werte einordnen zu können, kann auf Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl aus den Haushaltbefragungen des „System repräsentativer Verkehrsbefragungen – SrV“ der TU Dresden von 2013 zurückgegriffen werden. Aus den Ergebnissen werden für bestimmte „Stadtgruppen“ Pegel zusammengefasst. Fürth kann in die Gebietscharakteristik „Oberzentrum bis 500.000 Einwohner, hügelig“ eingeordnet werden.



Grafik 5: Modal Split für Oberzentren bis 500.000 Einwohner, hügelig lt. SrV 2013

Demnach sind die Ergebnisse in Fürth nicht ungewöhnlich für Städte dieser Größe und Charakteristik. Auffällige Unterschiede bestehen insbesondere im Bereich Fußverkehr, für den in der Stadtgruppe des SrV etwas höhere Wegeanteile festgestellt wurden.

Generell ist aber vor dem Hintergrund der Zielstellungen der Verringerung schädlicher Umwelteinflüsse des Kfz-Verkehrsbereiches (Lärm, Luftschadstoffe, klimarelevante Schadgase) die Verringerung des Kfz-Anteils erklärtes Ziel.

Es muss aber beachtet werden, dass diese gesamtstädtisch wirksamen Verbesserungen in den stark von Lärm betroffenen Straßenzügen selten eine örtlich spürbare Wirkung entfalten, welche messbar wäre (benötigt wird auch hier ein Kfz-Verkehrsmengenrückgang von etwa 40%). Dennoch muss die Förderung der Reduzierung von Kfz-Verkehren durch modale Verlagerungen langfristig und gesamtstädtisch als Handlungsschwerpunkt aufgegriffen werden.

Ansatz: Modale Verlagerung vom Kfz zum Umweltverbund	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Gegeben, aber erhebliche Größenordnung im konkreten Straßenzug erforderlich: erst bei Rückgang der Kfz-Verkehrsbelegung um 40 % werden etwa 3 dB(A) Pegelminderung erreicht
Weitere	-

Neben der modalen Verlagerung können Maßnahmen, die zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorgesehen werden, auch hinsichtlich der Lärminderung **direkte Wirkungen** entfalten. So trägt die Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen zu einer (optischen) Verengung von Fahrbahnen und damit nachweislich zu einer Verringerung der (gefahrenen) Geschwindigkeiten bei. Weiterhin wird der Abstand zwischen den Fassaden und dem fließenden Verkehr vergrößert. Auch die Einordnung von „Umweltspuren“ für den ÖPNV oder die Verbreiterung von Gehwegen können zu ähnlichen Effekten wie die Markierung von Radverkehrsanlagen führen.

Ansatz: direkte Wirkung der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Abhängig von der konkreten Maßnahme, z.B. bei Verschiebung von Fahrstreifen wäre eine Berechnung möglich.
Weitere	Abhängig von der konkreten Maßnahme, z.B. bei Einengung der Fahrbahn mittels Markierung → Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten

3.3 Schallschutz

Lärmschutzwände/ -wälle

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind innerorts in gewachsenen Strukturen und vor allem an bewohnten Hauptverkehrsstraßen für die straßenbegleitende Bebauung in der Regel kaum umsetzbar. In Einzelfällen ergeben sich jedoch Möglichkeiten, die genutzt werden können.



Foto: Abschirmung eines einzelnen, etwas von der Straße abgerückten Gebäudes mittels Lärmschutzwand (nördliche Hochstraße in Fürth)

Als „klassisches“ Einsatzgebiet kommen hingegen stark befahrene, überörtliche Straßen mit ausreichend Platzreserven im Seitenbereich in Frage. Ein eher ungewöhnlicher Weg wurde im Bereich der Kapellenstraße in Fürth beschritten. Hier ist eine 3 m hohe Lärmschutzwand in die Neu-Bebauung integriert worden, so dass die straßenzugewandte Seite im Erdgeschoss keine Fenster besitzt.

Als Auflage ist im Bebauungsplan formuliert worden, dass die Lärmschutzwand vollständig herzustellen ist (auch wenn Teile der Bebauung nicht realisiert werden) sowie bei Abbruch der Gebäude die Wand erhalten bzw. wiederhergestellt werden muss¹².

¹² Vgl.: „Bebauungsplan Nr. 412d“, Textliche Festsetzungen, Pkt. 4 „Lärmschutzwand und weiterer Lärmschutz“, Stadtplanungsamt Fürth, Stand: Juli 1993



Foto: Neubebauung als Lärmschutzwand – links straßenzugewandte Seite zur B 8 mit wenigen Fenstern, rechts die Rückseite mit den Schlaf- und Wohnräumen

Ansatz: aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände/ -wälle)	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Gegeben (inkl. Reflexionen)
Weitere	-

Maßnahmen an Gebäuden

Wo aktiver Lärmschutz nicht realisierbar ist, sind passive Schallschutzmaßnahmen eine sinnvolle Alternative (insbesondere Schallschutzfenster, aber auch Fassadendämmung und ähnliche Maßnahmen).

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung und auch im Interesse der Gebäudeeigentümer, die Gebäude in einem bewohnbaren Zustand und demzufolge auch mit ausreichendem Schallschutz vorzuhalten. Passiver Schallschutz wird aber bei gesetzlicher Verpflichtung der Einhaltung eines bestimmten Lärmpegels als adäquate Maßnahme eingeordnet, es kann zudem auch mittels kommunaler Förderprogramme ein Anreiz zum Einsatz geschaffen werden.

Ansatz: passiver Schallschutz	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Keine
Weitere	Reduzierung des Lärmpegels in den Wohnungen (bei geschlossenem Fenster)

Städtebauliche Maßnahmen

Insbesondere in Städten mit weitgehend ausgereiztem Wohnungsmarkt ist der Umstand zu verzeichnen, dass auch Bereiche zum Wohnen genutzt werden, die aufgrund ihrer Immissionslage eher ungünstig sind. Neubaumaßnahmen in entsprechenden Lagen sind aus Sicht der Lärm-minderungsplanung eher kritisch zu sehen, da neue Betroffenen entstehen, selbst wenn durch bauliche Vorkehrungen (passiver Schallschutz, Grundrissgestaltung mit straßenseitig e-her unsensiblen Funktionsräumen,...) die tatsächliche Lärmbelastung gemindert wird.

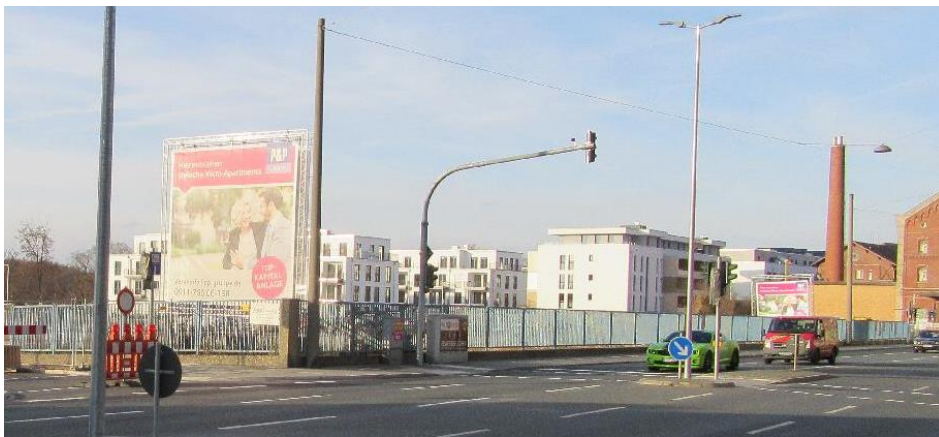


Foto: Wohnungs-Neubau Projekte auf dem Gelände der Humbser Brauerei an der vierstreifigen Schwabacher Straße

Es bestehen nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG, § 9) bzw. Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG, Art. 23 und 24) zwar „Anbauverbotszonen“ im klassifizierten Straßennetz, diese treffen aber nicht auf Ortsdurchfahrten zu. Begründete Vorgaben zum Lärmschutz können z.B. im Baubauungsplan gemacht werden, um die tatsächliche Lärmsituation in den Gebäuden hinsichtlich der Wohnnutzung verträglicher zu gestalten. Dazu zählen Vorgaben zu Lärmschutzfenstern oder der Gestaltung von Grundrissen (eher Funktionsräume zur Straße hin anordnen). In Fürth wurden entsprechende Vorgaben in den B-Plänen entlang folgender Lärmschwerpunkte gemacht:

- B-Plan 373 (Poppenreuther Straße/ A 73), derzeit im Bau,
- B-Plan 412d (Nordspange bzw. Kapellenstraße), realisiert,
- B-Plan 467 (Schwabacher Straße), derzeit im Bau.

Auch bei aktuell laufenden B-Plan-Verfahren werden bei Notwendigkeit entsprechende Vorgaben gemacht.

Ein Vorteil von Bebauungen an Hauptverkehrsstraßen kann jedoch in einem dadurch entstehenden Schallschutz für ggf. bestehende rückwärtige (Wohn-) Gebäude gesehen werden.

Dabei sollte direkt an der Straße „unsensiblen“ Nutzungen (z.B. Gewerbe) der Vorzug gegeben werden. Eine Festlegung, dass die straßenseitige Bebauung in einer Mindesthöhe herzustellen ist, um den Schutz der rückwärtigen Gebäude zu gewährleisten, wurde z.B. im B-Plan 467 (Schwabacher Straße) gemacht.

Insgesamt kommt der Stadt- bzw. Bauleitplanung eine große Bedeutung im Spannungsfeld zwischen der Schaffung von Wohnflächen und des notwendigen Immissions- bzw. Gesundheitsschutzes zu. Die Praxis in Fürth zeigt, dass in diesem Bereich bereits seit längerer Zeit zielorientiert geplant wird.

Ansatz: Städtebauliche Maßnahmen	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	ggf. Erhöhung der Betroffenheiten bei Neubebauung mit Wohnnutzung ggf. entstehende Abschirmungen/ aber auch Reflexionen, werden in der Berechnung ebenfalls berücksichtigt
Weitere	durch Optimierung des Grundrisses und hohen Standards des Lärmschutzes (Fenster, Lüftung etc.) kann die tatsächliche Belastung im Vergleich zu älterer Bebauung deutlich reduziert werden

3.4 Bauliche Maßnahmen Straße/ Straßenraum

Fahrbahninstandsetzung

Wenn der Fahrbahnzustand schlecht ist (Schlaglöcher, abgesenkte/ klappernde Schachtdeckel, Spurrinnen, Rillen,...), wirkt sich dies auch auf die Lärmemissionen aus, ohne dass es rechnerisch Berücksichtigung in der Lärmkartierung findet. Um für die Anwohner eine tatsächliche Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen, sollte dieses Handlungsfeld mit betrachtet werden. Eine Beseitigung entsprechender Mängel und der Einbau von längerfristig lärmarmen Konstruktionen gehören dazu.

Ggf. kann bei anstehenden Sanierungen von Fahrbahndecken auch lärmmindernder Fahrbahnbelag (vgl. nächster Unterpunkt) aufgebracht werden.

Ansatz: Fahrbahninstandsetzung	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Keine
Weitere	Reduzierung, wenn stark verschlissene Decken erneuert oder klappernde Kanaldeckel etc. getauscht werden

Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag

Die „beste“ Art der Lärminderung stellt diejenige an der Lärmquelle dar. Neben langfristigen Entwicklungen durch Veränderungen der Bauart der Reifen stellt insbesondere auch die Reduzierung des Reifen-Fahrbahngeräusches durch die Modifizierung der Fahrbahnaufbaus einen zielführenden Maßnahmenansatz dar. Am deutlichsten wahrnehmbar ist dies, wenn alte Kopfsteinpflasterbeläge durch Asphaltbauweisen ersetzt werden.

Im Bestand sind im kartierten Straßennetz keine lärmintensiven Kopfsteinpflaster-Fahrbahnen vorhanden, so dass der Lärminderungsansatz „Asphalt statt Pflaster“ an den Lärmschwerpunkten in Fürth nicht genutzt werden kann. Als letzter Straßenabschnitt des Hauptnetzes wurde die Ritterstraße im Jahr 2007 entsprechend umgebaut.

Zudem sind im Nebennetz in den vergangenen Jahren mehrere Straßenabschnitte entsprechend verbessert worden:

- Ottostraße (2006 + 2011)
- Mathildenstraße (2006 + 2009)
- Karolinenstraße (2010, Einbau lärmindernder Asphalt)
- Theaterstraße (2011)
- Rosenstraße (2014)
- Moststraße (2016)

Außerhalb von Ortschaften kommen dazu die mittlerweile auch als Regelbauweise anerkannten offenporigen Fahrbahnbeläge zum Einsatz (Pegelminderung 4 bis 5 dB(A)). Dies macht auf Grund der spezifischen Eigenschaften der Beläge bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h aber keinen Sinn („Zusetzen“ der Poren durch fehlende Sogwirkung).

Seit Jahren werden auch innerorts lärmindernde Beläge eingesetzt bzw. erprobt. So wird davon ausgegangen, dass mit Splittmastixasphalten eine Pegelminderung von 2 dB(A) erreicht werden kann. Neuartige Beläge mit geringeren Korngrößen und veränderten Oberflächenstrukturen erzielen bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine noch höhere Lärminderung bis zu 3 dB(A)¹³.

Als generelles Problem bleibt die derzeit fehlende Einordnung des Großteils der neuartigen Fahrbahnbeläge als Regelbauweise bestehen. Daraus ergeben sich erhebliche Schwierigkeiten z.B. im Bereich der Ausschreibung und Gewährleistung, aber auch der Förderfähigkeit. Obwohl noch nicht als Regelbauweise zugelassen, finden entsprechende Erprobungen in einer Reihe von Städten statt.

¹³ Vgl.: „Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik“, Hrsg.: Umweltbundesamt, Februar 2014, Tabelle 3: DStrO-Wert für 40 bis 50 km/h: 2-3 dB(A)

In Fürth ist im Jahr 2010 im Zuge einer Baumaßnahme in der Karolinenstraße eine Fahrbahndecke mit einer neuen, lärmarmen Bauart eingebracht, ebenso 2015 in der Bernbacher Straße in Burgfarrnbach.



Foto: Neueste Fahrbahn mit lärmarmen Asphalt in Fürth: Bernbacher Straße in Burgfarrnbach

Praxiserfahrungen über längere Zeiträume zeigen, dass sowohl die Haltbarkeit als auch die Herstellungskosten mit herkömmlichen Fahrbahnbelägen vergleichbar sind. Problematisch sind hingegen nachträgliche Eingriffe in die Fahrbahn (z.B. bei Arbeiten an unterirdischen Medien), da die „Flickstücke“ üblicherweise in klassischer Bauweise und damit ohne mindernde Wirkung realisiert werden.



Foto: Karolinenstraße Fürth – lärmarmen Asphalt mit großflächigem Flicker. In diesem Fall war es möglich, die Aufgrabung mit lärminderndem Asphalt zu verschließen. Im Regelfall erfolgt das Schließen von Aufgrabungen jedoch mit herkömmlichem Asphalt

Die Bedeutung der auch innerorts einsetzbaren Fahrbahnbeläge ist auch dem Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) bekannt. In einer Information des LfU¹⁴ heißt es: „Die Technologie ist einsatzfähig und wirksam, wie die langjährigen Erfahrungen in den Niederlanden und jetzt auch die bayerischen Strecken zeigen.“. In dem Dokument sind weiterhin vorwiegend technische Aspekte zur Wirksamkeit, Eignung und Einbaumethoden enthalten. So können die örtlichen Verhältnisse, insbesondere vorhandene LSA, gegen einen Einsatz sprechen. Auch bedingt die akustische Wirksamkeit überwiegend frei fließenden Verkehr. Weiterhin gelten die neuartigen Fahrbahnbeläge als anfällig gegen Lenk- und Bremsvorgänge (Torsions- und Schubbeanspruchung). Rechtliche Vorgaben oder die Förderfähigkeit werden hingegen kaum beleuchtet.

Generell muss beachtet werden, dass „intakte“ herkömmliche Fahrbahnen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit selten durch lärmindernde Bauweisen ersetzt werden. Jedoch ist der Einsatz bei erforderlichen Erneuerungen mit entsprechender Eingriffstiefe möglich.

Ansatz: Lärmarme Fahrbahnbeläge	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Bedingt das Vorhandensein eine Zu- oder Abschlages, dann bringt z.B. der Ersatz eines Kopfsteinpflasters durch Asphalt bei 50 km/h: 3 dB(A)
Weitere	Neuartige lärmarme Asphalte sind akustisch ebenfalls wirksam, auch wenn derzeit noch keine offiziellen Abschlüsse für die Berechnung zur Verfügung stehen

Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum

Durch die Umgestaltung von Straßenräumen kann zwar nur in einem geringen Maß zur (rechnerisch nachweisbaren) Lärminderung beigetragen werden, allerdings trägt schon die positive Wahrnehmung eines Straßenraumes als „angenehm“ zu einer subjektiven Verbesserung bei. Zusätzlich kann (wie bereits ausgeführt) durch das Einrichten von Parkstreifen oder Radverkehrsanlagen der Abstand zwischen Fahrstreifen und Fassade vergrößert werden. Auch trägt die (optische) Verengung von Fahrbahnen z.B. durch Radverkehrselemente zu einer Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten bei.

Ansatz: Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	
Wirkungsebene	Wirkung/ Erläuterung
Rechnerisch (VBUS)	Abhängig von der konkreten Maßnahme, Berücksichtigung z.B. bei Abstandsvergrößerung zwischen Fahrbahn und Fassade, wenn Fahrstreifen entfallen
Weitere	Abhängig von der konkreten Maßnahme, in der subjektiven Wahrnehmung wird z.B. auch Begrünung als „lärmreduzierend“ beschrieben

¹⁴ Vgl.: „Die leise Innenstadtstraße – Voraussetzungen für den Einbau lärmarmer Straßendecken“, Hrsg.: Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU), Augsburg, Stand: Januar 2012

4. Lärminderung außerhalb des Lärmaktionsplanes

4.1 Vorbemerkungen

Unabhängig von der Lärmaktionsplanung können bereits Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastungen von Anwohnern in der Stadt getroffen worden sein. Die rechtlichen Vorgaben und Beispiele sollen im Folgenden benannt werden.

4.2 Lärmschutz im Rahmen von Neu- und Ausbaumaßnahmen – „Lärmvorsorge“

Unter bestimmten Voraussetzungen **müssen** bei Maßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur gesetzliche Vorgaben zum Lärmschutz eingehalten werden. Geregelt werden die Vorgaben und Ansprüche in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung¹⁵ (16. BImSchV, auch als „Verkehrslärmschutzverordnung“ bezeichnet), einer Durchführungsverordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz zur Thematik Lärmschutz (entsprechend § 43 BImSchG).

Die Regelungen betreffen Neubauten von Verkehrswegen oder Maßnahmen, die zu einer „wesentlichen Änderung“ führen. Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn eine Verkehrsanlage um mindestens eine Fahrspur erweitert oder durch andere Eingriffe der von der Verkehrsanlage ausgehende Lärm spürbar (um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht) erhöht wird.

Aus der 16. BImSchV leiten sich – im Gegensatz zur Lärmaktionsplanung oder der Lärmsanierung (vgl. folgendes Kapitel) – somit bei den beschriebenen Überschreitungen konkrete Rechtsansprüche für die Betroffenen auf Grundlage von jeweils entsprechend der Gebietscharakteristik festgelegten Grenzwerten ab. Die Belastungen entlang der Verkehrswege müssen durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen unterhalb dieser Grenzwerte gesenkt werden.

Im Fürther Straßennetz wurde beispielsweise im Knotenpunktbereich der Billiganlage im Zuge des Umbaus eine Prüfung auf Lärmschutz nach 16. BImSchV durchgeführt und Ansprüche aufgezeigt. Es wurde dort auf passiven Schallschutz abgestellt.

4.3 (Freiwillige) Lärmsanierung

Auch an Bestandsstraßen ist (unabhängig von etwaigen Aus- oder Neubaumaßnahmen) die Möglichkeit gegeben, die Belastung der Anwohner zu senken. Die als Lärmsanierung bezeichnete Versorgung von Anwohnern entlang bestehender Straßen mit Lärmschutzmaßnahmen ist eine **freiwillige** Leistung nach Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 (VLärmSchR 97). Sie wird für Straßen in der Baulast des Bundes gewährleistet, wenn entsprechende Mittel zur Verfügung stehen.

¹⁵ Vgl.: Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)

Es besteht demnach kein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Lärmsanierungen.

Weiterhin liegen die Immissionswerte, die entlang der Straßen als Voraussetzung für eine Lärmsanierung festgestellt werden müssen, mit 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts) für reine Wohngebiete deutlich höher, als bei der Lärmvorsorge nach 16. BImSchV (Grenzwert z.B. für reine Wohngebiete: 59 dB(A) Tag/ 49 dB(A) Nacht).

In Anlehnung an die beschriebene Vorgehensweise an Bundesstraßen hat der Freistaat Bayern ein Programm zur Lärmsanierung der Straßen in eigener Baulast (Staatsstraßen) aufgestellt. Allerdings liegen die Staatsstraßen in Gemeinden mit mehr als 25.000 Einwohnern nach Art. 42 Abs. 1 BayStrWG in der Baulast der Gemeinden, so dass innerhalb der Stadt Fürth von diesen Maßnahmen nicht profitiert werden kann. Es ist aber möglich, dass im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung eigenständige Regelungen getroffen. Dies wurde in Fürth bislang nicht vorgenommen.

5. Maßnahmen des Lärmaktionsplanes

5.1 Abstimmung der Maßnahmen

Die Lärmaktionsplanung zielt, wie bereits beschrieben, u.a. darauf ab, besonders hohe und potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu erkennen und zu reduzieren. Die Komplexität der Problemlagen und weiteren Ansprüchen an das Verkehrssystem bedingen, dass dies eher mittel- bis langfristig möglich ist.

Da der strategische Planungsprozess der Lärmaktionsplanung die verschiedenen Fachplanungen sowie grundsätzliche städtebauliche Zielsetzungen miteinander verknüpft, erfolgte eine intensive Einbeziehung der entsprechenden Fachämter über den Planungsprozess. Ziel der integrativen Zusammenarbeit ist, realisierbare Maßnahmen zu entwickeln, die sowohl sämtliche fachliche Belange berücksichtigen, als auch mit strategischen Zielsetzungen in Einklang stehen.

Die Maßnahmen sind hinsichtlich ihres Charakters in folgende Kategorien eingeordnet:

- Konkret an den Lärmschwerpunkten umzusetzende Maßnahmen (-bündel) werden auf den jeweiligen Schwerpunkt (in der Nummerierung mit vorangestelltem „S“ gekennzeichnet) bezogen (vgl. folgendes Kapitel 5.4, S. 37),
- Maßnahmen, die gesamtstädtisch wirken – zu erkennen am vorangestellten „G“ für „Gesamtstadt“ (vgl. Kapitel 5.5, S. 71)

Dazu wurden gemeinsam die möglichen Maßnahmenansätze hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit auf die einzelnen Lärmschwerpunkte überprüft. Auch bereits vorliegende Planungen sind abgefragt und bei Relevanz den Schwerpunkten zugeordnet worden.

5.2 Vorbemerkungen und Einordnung

Die lärmschwerpunktbezogenen Maßnahmen sind tabellarisch in Maßnahmenblättern beschrieben. In diesen ist neben einer Bestandsaufnahme der jeweiligen Straße auch enthalten:

- welche Maßnahme(n) abgestimmt wurde(n),
- im betreffenden Abschnitt Maßnahmen bereits aus beschlossenen Konzepten oder Planungen vorgesehen und diese zur Übernahme geeignet sind,
- welche konkrete Zielstellung die Maßnahme des LAP verfolgen soll,
- den Zeitraum bis zur Umsetzung,
- in wessen Verantwortung diese maßgeblich umzusetzen ist,
- in welcher Dimension sich die Kosten voraussichtlich bewegen,
- welche Entlastungswirkung (soweit berechenbar) erreicht werden kann.

Die Vorgaben hinsichtlich des **Umsetzungshorizontes** werden in drei Kategorien gemacht:

Horizont	zeitliche Einordnung
kurzfristig	ca. 2 Jahre, 2019
mittelfristig	etwa 3 bis 5 Jahre, bis 2022
langfristig	etwa 5 bis 10 Jahre, ggf. auch darüber hinaus

Tabelle 5: Zeitliche Einordnung der Maßnahmen

Die **Kostenschätzung** enthält die Abstufung niedrig – mittel – hoch, welche wie folgt interpretiert werden kann:

Kostenklasse	Beispiele
niedrig	„nur“ strategisches/ planerisches Handeln der Verwaltung, einfache Beschilderungen
mittel	umfangreiche Beschilderung installieren/ ändern, Markierung von Radverkehrsanlagen, (Kosten sind stark abhängig von der Länge der Abschnitte/ Anzahl der Einmündungen), Beauftragung von weiteren Untersuchungen an Externe,...
hoch	z.B. nur aus Gründen der Lärminderung vorgesehene grundhafte Straßensanierung, Neubau LSA,...

Tabelle 6: Beispiele für die Einordnung von Maßnahmen in die Kostenklassen

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** sind i.d.R. nicht nur aus Gründen der Lärminderung und somit keine gesonderte Maßnahme des Lärmaktionsplanes. Da es bei der Kostenabschätzung jedoch um die finanzielle Einordnung der direkten finanziellen Folgen geht, werden bereits von Seiten der Stadt vorgesehenen oder absehbaren Sanierungen gesondert ausgewiesen.

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 7: 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 berechnen. Komplexe, im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht abschließend hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung einschätzbaren 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, u.a. im Bereich Fischerberg/ Vach

Bezüglich der potenziellen Wirkungen auf einzelne Lärmschwerpunkte kann für die Westumfahrung auf eine vorliegende Untersuchung des Staatlichen Bauamtes Nürnberg zurückgegriffen werden¹⁶. Die Ergebnisse wurden zur groben Orientierung der möglichen Lärminderungswirkung nachrichtlich übernommen. Daraus leitet sich jedoch keine Empfehlung für oder gegen die Umfahrung ab, da eine Reihe weiterer Aspekte von Relevanz sind, welche gegeneinander abgewogen werden müssen. Demnach soll die Einschätzung über die Sinn- bzw. Notwendigkeit im Verkehrsentwicklungsplan (auch auf Grundlage aktuellerer Berechnung) vorgenommen werden.

¹⁶ 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

5.3 Förderprogramm Lärmschutzfenster

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.

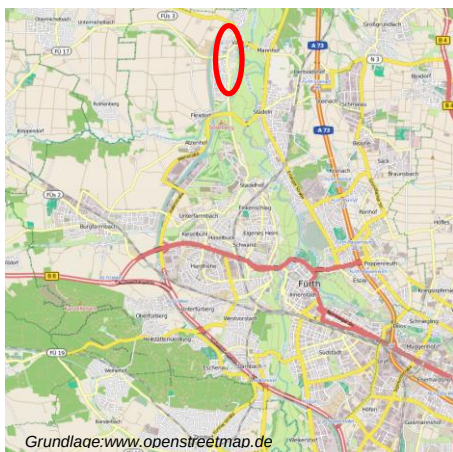
Die Initiierung des Programms sollte mittelfristig erfolgen. Im Folgenden sind im Rahmen der Maßnahmenbeschreibung an den Lärmbrennpunkten auch die Straßenabschnitte benannt, welche in der ersten Abstimmung als hinsichtlich passiven Lärmschutzes förderwürdig eingestuft wurden.

5.4 Lärmschwerpunktbezogene Maßnahmen

In den folgenden Steckbriefen sind die 16 Lärmschwerpunkte charakterisiert (jeweils erste Seite) und die abgestimmten Maßnahmen beschrieben worden (jeweils zweite, z.T. dritte Seite):

Beschreibung

Schwerpunkt 1: Vacher Straße (FÜs 1) zwischen „Am Altengraben“ – Obermichelbacher Straße



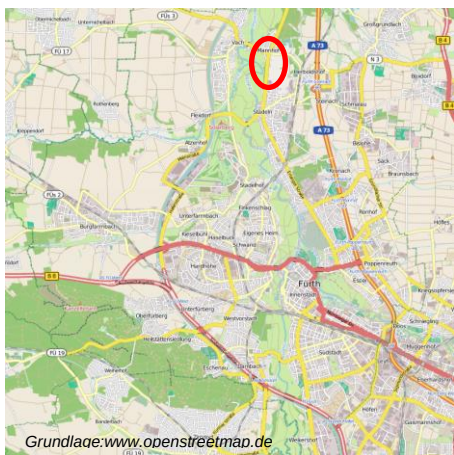
Charakteristik des Straßenabschnittes

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Vach
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt, leichte Schäden
Verkehrsbelegung	• 10.600 Kfz/ 24 h (Zählung, 2014)
Art der Bebauung	• beidseits der Straße kleinteilige bzw. mehrgeschossige Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung
Radverkehrsanlagen	• keine
Bedeutung Busverkehr	• gering
Besonderheiten	• Ursprünglich war auch der nördlich anschließende Abschnitt Obermichelbacher Straße – Brückenstraße im Lärmschwerpunkt enthalten, dieser wurde jedoch mit 50 km/h statt der angeordneten 30 km/h kartiert → die Lärmbelastung ist dort geringer, als kartiert/ erneute Überprüfung der Relevanz auf Grundlage der Kartierung 2017
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße Wohnbauflächen bzw. gemischte Bauflächen

Maßnahmen	
Schwerpunkt 1: Vacher Straße (FÜs 1) zwischen „Am Altengraben“ – Obermichelbacher Straße	
Maßnahme S 1.1: Prüfung Ausweitung Tempo 30	
Beschreibung	• Prüfung der Erweiterung des nördlich der Obermichelbacher Straße bestehenden streckenhaften Tempo-30 bis „Am Altengraben“
Wirkung	• Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägiger Erfahrungen
Verantwortlichkeit	• Straßenverkehrsamt/ Tiefbauamt
Zeithorizont	• Prüfung: kurzfristig • Umsetzung (bei positivem Prüfergebnis): kurz- bis mittelfristig
Kosten	• Prüfung: niedrig • Umsetzung (bei positivem Prüfergebnis): mittel
Maßnahme S 1.2: Erneuerung der Straße (der Einsatz lärmarmen Asphalt ist zu prüfen)	
Beschreibung	• Grundhafte Erneuerung der Vacher Straße ist im Abschnitt bereits vorgesehen • zu prüfen ist, ob der Einsatz lärmarmen Asphalts möglich ist • dann kann Tempo 30 (vgl. Maßnahme 1.1) wieder zurückgenommen werden
Wirkung	• ohne lärmarmen Asphalt: Reduzierung des Rollgeräusches, welches im Bestand aus dem leicht schadhaften Belag resultiert • mit lärmarmem Asphalt: deutliche Pegelreduzierung um etwa 3 dB(A) (bei 50 km/h)
Verantwortlichkeit	• Tiefbauamt
Zeithorizont	• mittelfristig
Kosten	• ohne lärmarmen Asphalt: keine Mehrkosten, da Maßnahme unabhängig vom LAP umgesetzt wird • mit lärmarmen Asphalt: Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen
Maßnahme S 1.3: Markierung von Schutzstreifen	
Beschreibung	• 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 wirkt geschwindigkeitsmindernd (bezogen auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten)
Verantwortlichkeit	• Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt/ Straßenverkehrsamt
Zeithorizont	• mittelfristig
Kosten	• mittel
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

Beschreibung

Schwerpunkt 2: Stadelner Hauptstraße (St 2242) in Mannhof (südlich Mannhofer Straße bis südliches Bebauungsende)



Charakteristik des Straßenabschnittes:

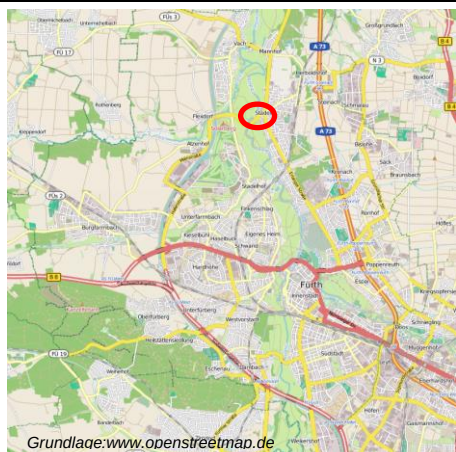
Stadt-/ Ortsteil(e)	• Mannhof
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn + Linksabbiegestreifen in die Mannhofer Straße
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• 10.000 Kfz/ 24 h (Schülerzählung 2011)
Art der Bebauung	• beidseits der Straße kleinteilige bzw. mehrgeschossige Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung
Radverkehrsanlagen	• keine
Bedeutung Busverkehr	• keine
Besonderheiten	• hohe Schwerverkehrs-Belastung • Bau Mischwasserkanal ist 2015 unter Eingriff in die Fahrbahn erfolgt
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße gemischte Bauflächen • im Südwesten Wohnbauflächen

Maßnahmen	
Schwerpunkt 2: Stadelner Hauptstraße (St 2242) in Mannhof (südlich Mannhofer Straße bis südliches Bebauungsende)	
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 Fuß- und Radweg von Stadeln nach Mannhof auf der Westseite vorsieht • ggf. weitere Qualifikation als Radverkehrsschnellweg
Wirkung	• (optische) Verengung des Fahrbahnquerschnittes wirkt 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 lärmarmen 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 der Erfordernis 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

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 in Kapitel 5.3, S. 37
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)

Beschreibung

Schwerpunkt 3: Fischerberg (FÜs 5) zwischen Stadelner Hauptstraße und westl. Bebauungsende



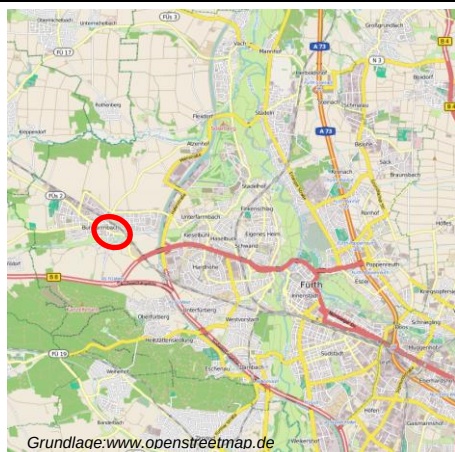
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Stadeln
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn + Linksabbiegestreifen auf Stadelner Hauptstraße (am Knotenpunkt)
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• 11.200 Kfz/ 24 h (Zählung 2015, aber Beeinflussung durch Baustellen/ keine unbeeinflusste Zählung vorliegend)
Art der Bebauung	• beidseits der Straße kleinteilige bzw. mehrgeschossige Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung
Radverkehrsanlagen	• keine
Bedeutung Busverkehr	• gering
Besonderheiten	• Steigungsstrecke zu hochbelastetem Knotenpunkt (LSA geregelt), • teilweise fehlen Gehwege, • hoher LKW-Anteil, • lange Grünzeiten für Kfz- Verkehr/ sehr kurze Grünzeiten für Fußgänger an der LSA aufgrund schwieriger geometrischer Situation/ langen Räumwegen/ teilweise unverträglichen Strömen • Am Hangfuß ist auf der Straße „Fischerberg“ ein Rüttelstreifen eingeordnet, welche die Aufmerksamkeit im Bereich der Radwegequerung erhöhen soll
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße gemischte Bauflächen

Maßnahmen	
Schwerpunkt 3: Fischerberg (FÜs 5) zwischen Stadelner Hauptstraße und westl. 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

Beschreibung

Schwerpunkt 4 – Würzburger Straße (FÜs 2) (Bernbacher Straße bis östliches Bebauungsende)



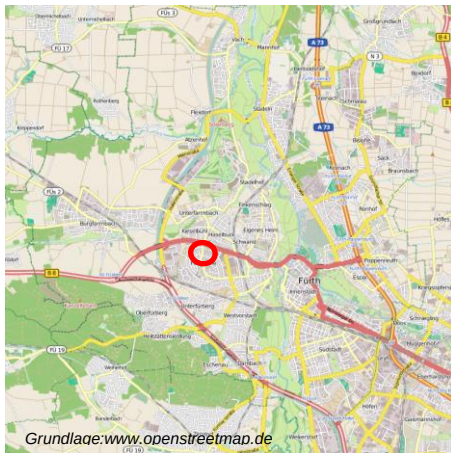
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Burgfarrnbach
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn, abschnittsweise Parken im Seitenbereich
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 30 km/h (kartiert: 50 km/h → Lärmbelastung geringer als kartiert)
Fahrbahnbelag	• Asphalt, leichte Schäden
Verkehrsbelegung	• 13.600 Kfz/ 24 h (Zählung 2013) • 7.600 Kfz/ 24 h (Eingangsgröße in die Lärmkartierung aus DIVAN 2005) → Lärmbelastung größer als kartiert
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 → Beibehaltung als Lärmschwerpunkt • 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	
Schwerpunkt 4: Würzburger Straße (FÜs 2) (Bernbacher Straße bis östliches Bebauungsende)	
Maßnahme S 4.1: Ausbau der Straße	
Beschreibung	• Ausbau der Straße ist bereits geplant, • u.a. ist die Anlage von Gehwegen vorgesehen • 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 lärmarmen 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	
Beschreibung	• mit dem geplanten Ausbau werden die größten Sicherheitsdefizite beseitigt (insbesondere im Bereich Fußgängersicherheit) • Situation bleibt aufgrund der dicht anstehenden Wohnbebauung sowohl aus Sicht der Verkehrssicherheit (Radverkehr), als auch der Lärmbelastung kritisch • Anordnung von Tempo 30 soll beibehalten werden
Wirkung	• Beibehaltung der Bestandssituation
Verantwortlichkeit	• Stadtplanungsamt/ Straßenverkehrsamt/ Tiefbauamt
Zeithorizont	• kurz- bis mittelfristig
Kosten	• gering
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

Beschreibung

Schwerpunkt 5: Soldnerstraße (zwischen Würzburger Straße und Voltastraße)



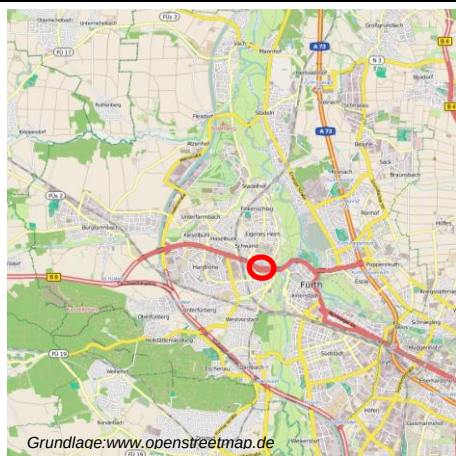
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Hardhöhe
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn, abschnittsweise Parken im Seitenbereich
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt, leichte Schäden
Verkehrsbelegung	• 8.300 Kfz/ 24 h (Zählung 2014)
Art der Bebauung	• beidseits der Straße einzeln stehende Wohnbebauung in Blockbauweise
Radverkehrsanlagen	• keine
Bedeutung Busverkehr	• mittel
Besonderheiten	• keine
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße überwiegend Wohnbauflächen (im Nordwesten zusätzlich gemischte Bauflächen/ Flächen für Gemeinbedarf)

Maßnahmen	
Schwerpunkt 5: Soldnerstraße (zwischen Würzburger Straße und 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 zweiten Fall wäre die Ausweisung einer Tempo-30-Zone über die gesamte Hardhöhe möglich (begrenzt von Würzburger und Breslauer Straße) • dem gegenüber steht insbesondere die Funktion als wichtige Busachse (Verknüpfung am U-Bahn-Endhalt „Hardhöhe“), welche bei Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit eine Fahrzeitverlängerung um ca. 1 Minute bedeuten würde
Wirkung	• bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägiger Erfahrungen • durch Aufnahme der Straße ins Nebennetz: 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)

Beschreibung

Schwerpunkt 6: Hochstraße/ Würzburger Straße (B 8) (zwischen Pfeifferstraße und Cadolzheimer Straße)



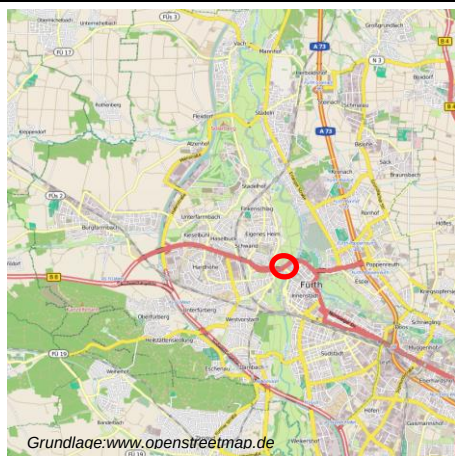
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Schwand
Fahrbahnaufteilung	• je zwei Richtungsfahrbahnen, dazwischen Gebäude in „Insellage“
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• Zählung 2014: ○ 18.800 Kfz/ 24 h (Hochstraße) ○ 19.000 Kfz/ 24 h (Würzburger Straße)
Art der Bebauung	• beidseits der Straße einzeln stehende Wohnbebauung in Blockrandbauweise/ Einzelgebäude
Radverkehrsanlagen	• Teilabschnitt der Würzburger Straße (östlich der Stiftungsstraße): 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)	• beidseits der Straße und in der Insellage jeweils Westteil: Wohnbauflächen und Gemeinbedarfsfläche (nördlich der Hochstraße)/ Ostteil: gemischte Bauflächen

Maßnahmen Schwerpunkt 6: Hochstraße/ Würzburger Straße (B 8) (zwischen Pfeifferstraße und Cadolzheimer Straße)	
Maßnahme S 6.1: Prüfung eines Verkehrsversuches Tempo 30 (nachts)	
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)
Wirkung	• Bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägiger 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 in Kapitel 5.3, S. 37
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)	
Beschreibung	• Untersuchungsabsicht U 168 lt. Radverkehrskonzept: Würzburger Straße bis Stiftungsstraße als Anschluss an Bestandsanlage (Radfahrstreifen) • Untersuchung ist durchzuführen und der Anschluss entsprechend des Ergebnisses zur realisieren
Wirkung	• in Abhängigkeit der als geeignet eingeordneten Anlage • wenn die Fahrbahn in der Breite reduziert wird, ist eine Wirkung auf die gefährliche Geschwindigkeit und durch Abrücken der Fahrstreifen von der Fassade zu erwarten
Verantwortlichkeit	• Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt
Zeithorizont	• Kurz- bis mittelfristig
Kosten	• Abhängig von der gewählten Maßnahme

Beschreibung

Schwerpunkt 7: Kapellenstraße (B 8) (zwischen D.-Bonhoeffer-Brücke und Würzburger Straße/ 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
Verkehrsbelegung	- Zählung 2015: 37.300 Kfz/ 24 h (Kapellenstraße)/ 44.800 Kfz/ 24 h (Würzburger Straße)
Art der Bebauung	Wohnbebauung in Form von wenigen mehrgeschossigen Gebäuden vorhanden
Radverkehrsanlagen	bordgeführt: Getrennter Fuß- und Radweg
Bedeutung Busverkehr	gering
Besonderheiten	- Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach 16. BImSchV war gegeben - Zukünftig Feuerwehrausfallroute mit LSA-Bevorrechtigung
Nutzung (gemäß FNP)	beidseits gemischte Bauflächen, z.T. auch Gemeinbedarfsflächen

Maßnahmen

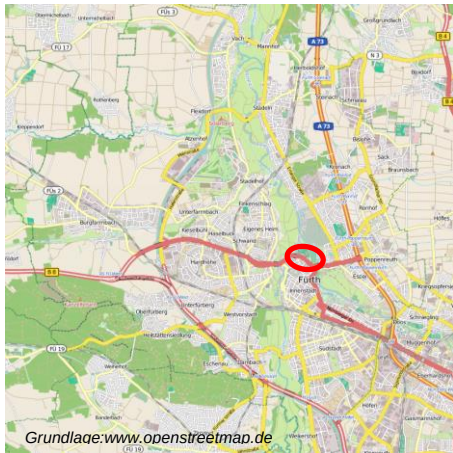
Schwerpunkt 7: Kapellenstraße (B 8) (zwischen D.-Bonhoeffer-Brücke und Würzburger Straße/ Flutbrücke)

Keine verbleibenden Maßnahmenansätze:

- Geschwindigkeitsbegrenzung: nicht sinnvoll, da im komplexen Knotenpunktbereich liegend
- Verkehrsverlagerung: keine Alternativen gegeben
- Koordinierung: ist bereits Teil einer LSA-Koordinierung (Baustufe 1 gemäß BWA-Beschluss vom Juli 2016)
- Schallschutz: keine Platzreserven/ Anspruch nach 16. BImSchV bestand bereits
- Städtebauliche Maßnahmen: keine Ansätze
- Lärmarmer Asphalt: im Knotenpunktbereich mit erheblichen Scherkräften nicht geeignet

Beschreibung

Schwerpunkt 8: Kapellenstraße (B 8) (Erlanger Straße bis 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
Verkehrsbelegung	• 38.000 Kfz/ 24 h (Zählung 2015)
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

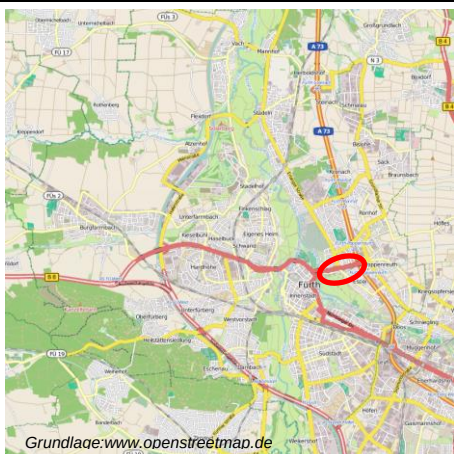
Schwerpunkt 8: Kapellenstraße (B 8) (Erlanger Straße bis Friedhofweg, östlich D.-Bonhoeffer-Brücke)

Maßnahme S 8.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen

Beschreibung	• Vormerkung als „weiterer Untersuchungsbedarf“ (V 177) im Radverkehrskonzept • Untersuchung ist 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

Beschreibung

Schwerpunkt 9: Poppenreuther Straße/ Erlanger Straße (St 2242) (Laubenweg bis Ulmenstraße)



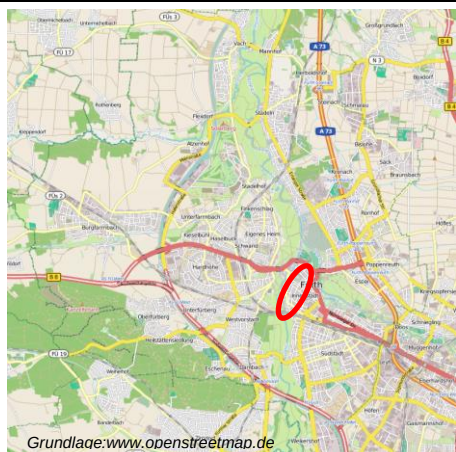
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	Altstadt
Fahrbahnaufteilung	je zwei Richtungsfahrbahnen mit schmaler baulicher Trennung, Aufweierungen/ Abbiegestreifen/ Busschleuse im Knotenpunkt mit der Erlanger Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	Asphalt
Verkehrsbelegung	31.500 Kfz/ 24 h (Zählung 2015, Abschnitt zwischen Espanstraße und Laubenweg)
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	- hoher Schwerverkehrsanteil - derzeit Neubau mit Wohngebäuden auf der Südseite der Poppenreuther Straße - 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	
Schwerpunkt 9: Poppenreuther Straße/ Erlanger Straße (St 2242) (Laubenweg bis Ulmenstraße)	
Maßnahme S 9.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen	
Beschreibung	• Untersuchungsbedarf U 167 im Radverkehrskonzept • Untersuchung ist durchzuführen und Anlagen entsprechend des Ergebnisses zur 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 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 in Kapitel 5.3, S. 37
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,...), 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 einschlägiger Erfahrungen, ggf. Abweichung aufgrund Längsneigung/ Einflüsse der Knotenpunkte
Verantwortlichkeit	• Stadtplanungsamt (Prüfung)
Zeithorizont	• kurzfristig (Prüfung)
Kosten	• gering (Prüfung)

Beschreibung

Schwerpunkt 10: Hirschenstraße (zwischen Maxstraße und Rosenstraße)



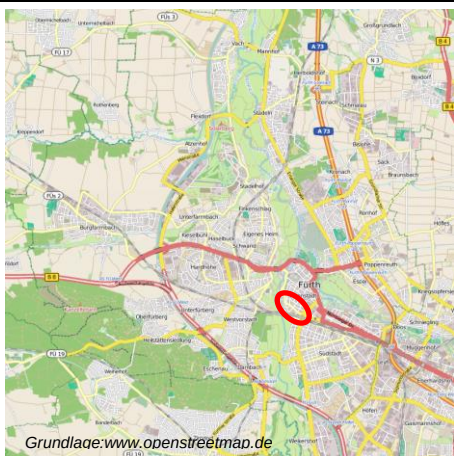
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Altstadt
Fahrbahnaufteilung	• eine Richtungsfahrbahn als Einbahnstraße (Richtung Norden), einseitig Längsparken
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: ○ Maxstraße – Mathildenstraße: 50 km/h ○ Mathildenstraße – Rosenstraße: 30 km/h (kartiert: 50 km/h) → Lärmbelastung geringer
Fahrbahnbelag	• Asphalt (leichte Schäden)
Verkehrsbelegung	• 5.200 bis 5.700 Kfz/ 24 h (Zählung 2014)
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	
Schwerpunkt 10: Hirschenstraße (zwischen Maxstraße und Rosenstraße)	
Maßnahme S 10.1: Ausbau der Straße/ Einordnung in Tempo-30-Zone	
Beschreibung	• Straßenausbau Hirschenstraße ist vorgesehen • anschließend ist (nach Stand Juli 2016) geplant: Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung als Tempo-30-Zone ab Maxstraße und Abbau der Lichtsignalanlage Hirschenstraße/ Mathildenstraße
Wirkung	• Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägiger Erfahrungen • Reduzierung des Rollgeräusches, welches im Bestand aus dem schadhaften Belag resultiert • durch Aufnahme der Straße ins Nebennetz: Reduzierung der Verkehrsmengen des Durchgangsverkehrs möglich
Verantwortlichkeit	• Stadtplanungsamt/ Tiefbauamt/ Straßenverkehrsamt
Zeithorizont	• kurz- bis mittelfristig
Kosten	• keine Mehrkosten, da Maßnahme unabhängig vom LAP umgesetzt wird

Beschreibung

Schwerpunkt 11: Badstraße/ Theresienstraße (zwischen Denglerstraße und Schwabacher Straße – St 2242)



Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Altstadt
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn , abschnittsweise Längsparken im Seitenbereich
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• 11.750 Kfz/ 24 h (Zählung 2016, Theresienstraße am Knotenpunkt Schwabacher Straße)
Art der Bebauung	• beidseitig mehrgeschossige Blockrandbebauung
Radverkehrsanlagen	• keine
Bedeutung Busverkehr	• keine
Besonderheiten	• keine
Nutzung (gemäß FNP)	• Beidseits der Straße: gemischte Bauflächen/ östlich der Hirschenstraße: Flächen für den Gemeinbedarf auf der Südseite der Straße

Maßnahmen

Schwerpunkt 11: Badstraße/ Theresienstraße (zwischen Denglerstraße und Schwabacher Straße – St 2242)

Maßnahme S 11.1: Anordnung Tempo 30 (nachts)

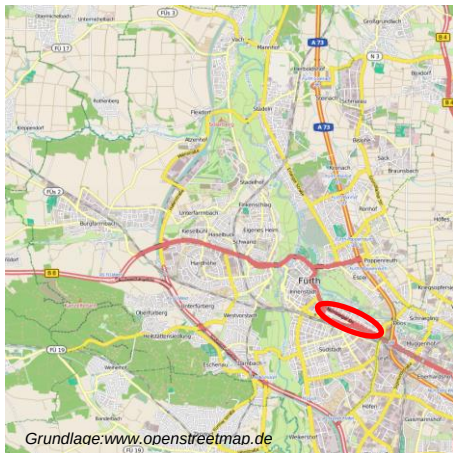
Beschreibung	• Bedeutung der Straße ist im Netz vor allem als westliche Umfahrung der Altstadt gegeben • eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (nachts) ist aufgrund des Charakters und weiterer Faktoren (z.B. keine Buslinie) möglich
Wirkung	• Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägiger Erfahrungen
Verantwortlichkeit	• Stadtplanungsamt/ Straßenverkehrsamt/ Tiefbauamt
Zeithorizont	• kurzfristig
Kosten	• mittel

Maßnahme S 11.2: Prüfung des Einsatzes von lärmarmen 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 der Erfordernis von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	• Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Beschreibung

Schwerpunkt 12: Nürnberger Straße (zwischen Stadtgrenze und G.-Schickedanz-Straße)



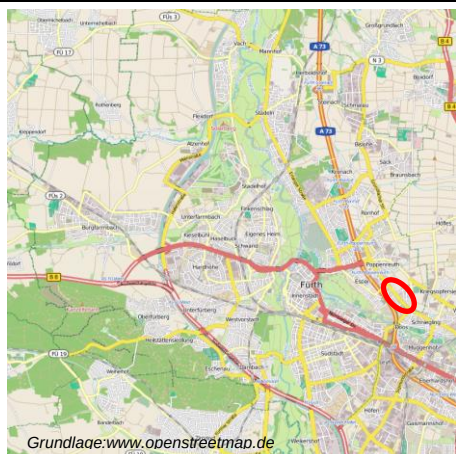
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Altstadt
Fahrbahnaufteilung	• zwei Richtungsfahrbahn als Einbahnstraße (Fahrtrichtung West), beidseitig Längsparken im Seitenbereich
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• Zählung 2015: ○ 11.700/ 24 h (westlich der Kirchenstraße) ○ 8.400 Kfz/ 24 h (östlich der Kirchenstraße)
Art der Bebauung	• beidseitig mehrgeschossige Blockrandbebauung, z.T. Gewerbe im Erdgeschoss
Radverkehrsanlagen	• in Fahrtrichtung Ost: gemeinsamer Fuß- und Radweg
Bedeutung Busverkehr	• gering
Besonderheiten	• keine
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße: überwiegend gemischte Bauflächen

Maßnahmen	
Schwerpunkt 12: Nürnberger Straße (zwischen Stadtgrenze und G.-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
Wirkung	• bei Anordnung von Tempo 30: Reduzierung der Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) gemäß einschlägiger 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 in Kapitel 5.3, S. 37
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 lärmarmen 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 der Erfordernis von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	• Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Beschreibung

Schwerpunkt 13: Hans-Böckler-Straße (zwischen Stadtgrenze und K.-Bröger-Straße)



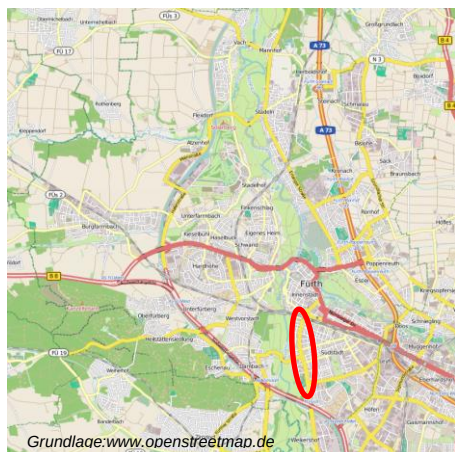
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Poppenreuth
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn, beidseitig Längsparken im Seitenbereich (zwischen Baumscheiben in den Randbereichen der breiten Fahrbahn), Aufweitung mit Abbiegestreifen vor den Knotenpunkten Herderstraße/ K.-Bröger-Straße
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• 15.000 Kfz/ 24 h (Zählung 2012, am Knotenpunkt K.-Bröger-Straße) • 17.500 Kfz/ 24 h (Zählung 2011, am Knotenpunkt Herderstraße)
Art der Bebauung	• beidseitig mehrgeschossige Blockbebauung/ in Richtung Norden kleinteiligere Wohnbebauung
Radverkehrsanlagen	• keine
Bedeutung Busverkehr	• gering
Besonderheiten	• 2008: Einordnung von Baumscheiben in den Seitenbereiche der Fahrbahn
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße Wohnbauflächen

Maßnahmen	
Schwerpunkt 13: Hans-Böckler-Straße (zwischen Stadtgrenze und K.-Bröger-Straße)	
Maßnahme S 13.1: Einordnung von Radverkehrsanlagen	
Beschreibung	• Abschnitt ist als „weiterer Untersuchungsbedarf“ (V 178) im Radverkehrskonzept enthalten • Untersuchung ist 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 der Erfordernis von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	• Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Beschreibung

Schwerpunkt 14: Schwabacher Straße (zwischen Südwesttangente und Bahnunterführung)



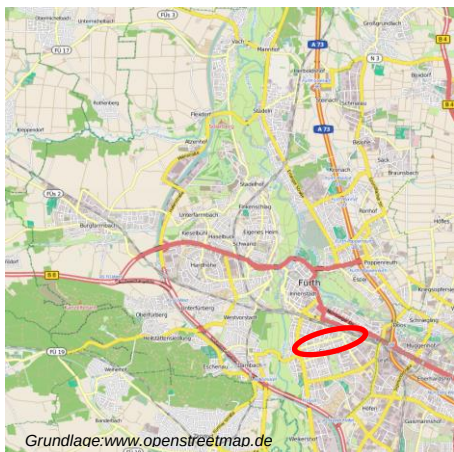
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Südstadt
Fahrbahnaufteilung	• je zwei Richtungsfahrbahnen, abschnittsweise Längsparken im Randbereich der Fahrbahn, Aufweitung mit Abbiegestreifen vor größeren Knotenpunkten
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• detaillierte Verkehrszählungen über die gesamte Länge (2015), Auswahl: ○ 19.500 Kfz/ 24 h im Norden (Höhe Amalienstraße) ○ 24.000 Kfz/ 24 h südlich Herrnstraße ○ 31.000 Kfz/ 24 h südlich Saarburger Straße
Art der Bebauung	• beidseitig mehrgeschossige, geschlossene Blockrandbebauung/ in Richtung Süden zunehmend kleinteiligere Wohnbebauung
Radverkehrsanlagen	• keine
Bedeutung Busverkehr	• hoch
Besonderheiten	• neue Bebauung im Bereich zwischen Fichtenstraße und Herrnstraße östlich der Schwabacher Straße • Anbindung der Johann-Geismann-Straße und die Grünerstraße als LSA-Knotenpunkte/ Realisierung von drei zusätzlichen Fußgängerfurten
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße überwiegend Wohnbauflächen/ gemischte Bauflächen (abschnittsweise: Flächen für den Gemeinbedarf, Grünflächen, Gewerbeflächen)

Maßnahmen	
Schwerpunkt 14: Schwabacher Straße (zwischen Südwesttangente und Bahnunterführung)	
Maßnahme S 14.1: Prüfung der Fahrbahnaufteilung (abschnittsweise)	
Beschreibung	• Prüfung der Umordnung des im Bestand vierstreifigen Querschnitts auf Abschnitten mit entsprechend geringer Verkehrsbelegung • Optionen: Einordnung von Radverkehrsanlagen, Umweltspuren o.ä. • Abschnitt ist auch als „weiterer Untersuchungsbedarf“ (V 166) im Radverkehrskonzept enthalten • Prüfung der Auswirkungen auf die Verkehrsmengen/ Verträglichkeit
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 (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
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 in Kapitel 5.3, S. 37
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 der Erfordernis von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	• Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Beschreibung

Schwerpunkt 15: Herrnstraße (zwischen Ritterstraße und Ludwigstraße)



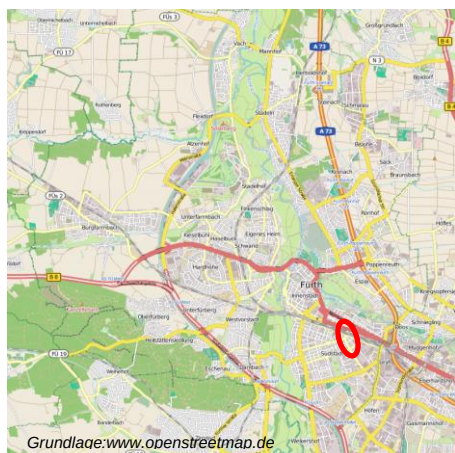
Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Südstadt
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn • abschnittsweise Parken in den Randbereichen der Fahrbahn (z.T. baulich z.B. mittels Baumscheiben vorgegeben)
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• Zählung: ○ 9.900 Kfz/ 24 h (östlich Stresemannplatz, 2015) ○ 8.300 Kfz/ 24 h (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	• Einbau eines Fußgängerüberweges mit langer Mittelinsel und Schutzstreifen am Stresemannplatz im Jahr 2014
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße überwiegend Wohnbauflächen/ gemischte Bauflächen (abschnittsweise: Flächen für den Gemeinbedarf, Gewerbeflächen)

Maßnahmen	
Schwerpunkt 15: Herrnstraße (zwischen Ritterstraße und 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 wirkt 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	
Beschreibung	• ggf. ist mittels einer Durchfahrtsbeschränkung für Lkw eine Lärminderung möglich (frei für Linienbusse und Lieferverkehre) • dies bedingt, dass ein relevanter Schwerverkehrsanteil auf der Straße vorhanden ist, welcher nicht durch Linienbusse oder lokale Ver- und Entsorgungsfahrten verursacht werden (Prüfung) • mit der Fronmüllerstraße steht eine Alternative zur Herrnstraße zur Verfügung, wobei die Wirkung der Sperrung auf das umliegende Straßennetz ebenfalls geprüft werden muss
Wirkung	• bei Anordnung abhängig von herrschenden Schwerverkehrsanteil und der Größenordnung potenziell zu verdrängender Lkw
Verantwortlichkeit	• Stadtplanungsamt
Zeithorizont	• kurz- bis mittelfristig (Prüfung im Verkehrsentwicklungsplan)
Kosten	• gering (Prüfung)
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 der Erfordernis von Erneuerungsmaßnahmen
Kosten	• Abhängig von weiteren Entwicklungen – im Idealfall nahezu kostenneutral gegenüber herkömmlichen Bauweisen

Beschreibung

Schwerpunkt 16: Ritterstraße/ Waldstraße (zwischen Bahnunterführung und Flößbaustraße)



Charakteristik des Straßenabschnittes:

Stadt-/ Ortsteil(e)	• Südstadt
Fahrbahnaufteilung	• je eine Richtungsfahrbahn (Aufweitung mit Abbiegestreifen vor größeren Knotenpunkten), abschnittsweise Parken in den Seitenbereichen
Zulässige Geschwindigkeit	• tags/ nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag	• Asphalt
Verkehrsbelegung	• 14.600 Kfz/ 24 h (Ritterstraße, Zählung 2015) • 10.000 Kfz/ 24 h (Waldstraße an der Herrnstraße, Zählung 2015) • 8.800 Kfz/ 24 h (Waldstraße an der Flößbaustraße, Zählung 2012)
Art der Bebauung	• beidseitig mehrgeschossige, geschlossene Blockrandbebauung
Radverkehrsanlagen	• abschnittsweise bordgeführt (getrennter Fuß- und Radweg)
Bedeutung Busverkehr	• mittel
Besonderheiten	• keine
Nutzung (gemäß FNP)	• beidseits der Straße Wohnbauflächen/ gemischte Bauflächen

Maßnahmen	
Schwerpunkt 16: Ritterstraße/ Waldstraße (zwischen Bahnunterführung und Flößbaustraße)	
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 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 gefährdete 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 Lärm-Emissionen aus der Unterführung Jakobinenstraße durch schalldämmende Materialien an den Wänden, Entfernen der Werbetafeln, Lärmtrennwände zwischen Brückenpfeiler 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

5.5 Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen mit Lärminderungswirkung

Neben den schwerpunktbezogenen sind im Lärmaktionsplan auch allgemeine Maßnahmen mit eher langfristiger und gesamtstädtischer Wirksamkeit vorgesehen. Diese werden im Folgenden vorgestellt.

Maßnahme G 1: Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten im Verkehrsentwicklungsplan

Wie in der Beschreibung der lärmschwerpunktbezogenen Maßnahmen deutlich wurde, bedingt ein großer Teil der 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:	Stadtplanungsamt
Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Kosten:	mittel

Erläuterung:

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“¹⁷ (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“.

¹⁷ Vgl.: „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006

Als im Verkehrsentwicklungsplan zu thematisierende Schwerpunkte mit Relevanz für die Lärm-minderung sind insbesondere:

- die Bereitstellung bedarfsgerechter Infrastruktur und Verkehrsangebote im ÖPNV und 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,
- die angemessene Entwicklung der Straßeninfrastruktur unter Berücksichtigung der Zusammenhänge von Netzkapazitäten und Verkehrsnachfrage,
- die Entwicklung einer nutzergerechten Infrastruktur für die nichtmotorisierten Verkehrsarten,
- die Nutzung des Parkraumangebotes als Steuerungsinstrument für die Nachfrage im Kfz-Verkehr,
- die Planung von Umgehungsstraßen bei grundsätzlicher Eignung zur Umfahrung von Gebieten,
- 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. Allerdings bestehen aufgrund der funktionalen Verknüpfung im Großraum Nürnberg – Fürth – Erlangen auch hier Grenzen bzgl. der Akzeptanz bzw. Nutzbarkeit z.B. des Fuß- und Radverkehrs. Diese müssen in den Planungen berücksichtigt werden und verdeutlichen die Relevanz des ÖPNV-Systems für die Stadt und das Umfeld.

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 Lärm-minderungsrelevanz 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:	Stadtplanungsamt
Zeitraum:	Daueraufgabe
Kosten:	niedrig (im Rahmen der Verwaltungstätigkeit umzusetzen)

Erläuterung:

Bei der weiteren Stadtentwicklung sollten folgende Aspekte in Hinblick auf die Vermeidung von Neuverlärmungen, 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 lärm- armer Verkehrsarten.
- 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.
- Verzicht auf die Ansiedlung schutzbedürftiger Nutzungen an Hauptverkehrsachsen bzw. Formulierung von hohen Anforderungen an den Lärmschutz, sollte eine Einordnung dennoch erfolgen.

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.

Maßnahme G3: 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:	Tiefbauamt
Zeitraum:	Daueraufgabe
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 -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 G4: Forcierung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten

Realisierung von Maßnahmen, welche die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten kontrollieren (verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung) oder unterstützen (bauliche/verkehrsorganisatorische Ansätze)

Maßnahmenträger: Tiefbauamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz/
Verkehrsüberwachung

Zeitraum: Daueraufgabe

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

Erläuterung:

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 sein als dargestellt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde mehrfach auf diesen Aspekt hingewiesen.

Durch Kontrollen, aber auch technische Maßnahmen wie z.B. geschwindigkeitsabhängige LSA-Steuerung oder der in Fürth bereits praktizierte Einsatz von Dialogdisplays kann dazu beigetragen werden, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen reduziert werden. Die Kontrollen sollen dabei auch in den Nachtstunden durchgeführt werden, wenn z.B. durch die Abschaltung von LSA „unbeeinflusste“ Strecken entstehen. Je nach Einsatzfall sind mobile Kontrollen zu bevorzugen, da feste Anlagen gerade Fahrern mit Ortskenntnis schnell bekannt und damit nur auf kurzen Abschnitten wirksam sind. Zudem können Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge sogar zu einer Zunahme des Lärms führen.

Insbesondere im Straßennennetz 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. Durch den Einbau dämpfender Elemente (z.B. Verschwenkungen, Mittelinseln, Schaffung von Torsituationen zur Abgrenzung des Nebennetzes, Neuordnung des ruhenden Verkehrs u.a.).

Maßnahme G5: Optimierung der Datenerhebung, -bereitstellung und -aufbereitung für die Lärmkartierung/ -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:	Tiefbauamt/ Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz/ Stadtplanungsamt
Zeitraum:	Daueraufgabe
Kosten:	niedrig (im Rahmen der Verwaltungstätigkeit umzusetzen)

Erläuterung:

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 gewonnenen 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 künftig bei der Schwerpunktsetzung von Lärminderungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

5.6 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.

Im vorliegenden Lärmaktionsplan soll eine Festlegung der ruhigen Gebiete auf Grundlage des Flächennutzungsplanes in Kombination mit bestehenden naturschutzrechtlichen Vorgaben getroffen werden. Eine Quantifizierung der konkreten Lärmbelastungen und Flächengrößen erfolgt nicht, als Begründung für die Festlegung der jeweiligen Gebiete wird ihre Funktion zugrunde gelegt (Gebiete mit Ruheerwartung).

In der Praxis der Lärmaktionsplanung hat sich im Laufe der Jahre eine entsprechende Kategorisierung der „ruhigen Gebiete“ etabliert:

- Kategorie 1: **Ruhige Landschaftsräume** als weitgehend naturbelassene oder land- und forstwirtschaftlich genutzte, zusammenhängende Naturräume (i.d.R. mit Schutzstatus), welche im Kerngebiet keine Lärmbelastungen (Verkehrs- oder Industrielärm) aufweisen. Dienen der Naherholung.
- Kategorie 2: **Innerstädtische Freiräume**, also größere zusammenhängende Gebiete mit einer erheblichen Lärmdifferenz (zumindest in der Kernfläche) gegenüber dem städtischen Umfeld. In der Nähe von Wohngebieten gelegen und fußläufig erreichbar. Die Flächen dienen vorrangig der Erholung bzw. nicht störenden Nutzungen.
- Kategorie 3: **Ruhige Achsen** mit Erholungs- und gegebenenfalls Verbindungsfunktion: Verbindungswege abseits der Hauptverkehrsstraßen in attraktiven Freiräumen mit einer Mindestlänge von 1.000 m (= 15 Minuten Gehzeit), um Spaziergänge zu ermöglichen. Können auch Verbindungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr abseits des Straßennetzes besitzen. Unterbrechungen durch andere Verkehrszüge sind möglich.

Übertragen auf die Flächennutzung in Fürth werden folgende ruhige bzw. relativ ruhige Gebiete abgegrenzt (vgl. auch Übersichtskarte in **Abbildung 4**):

Nr.	Bezeichnung des Gebietes
Kategorie (1) – Ruhige Landschaftsräume	
1	LSG Rednitz-, Pegnitz- und Regnitztalsystem (gesamte Fluss- und Auenlandschaft in Fürth), <i>auch Kategorie 3</i>
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 (gesamte Fluss- und Auenlandschaft in Fürth)
12	LSG Farnbachtal (Wegeführung abschnittsweise vorhanden)
13	Wegestrukturen längs dem Main-Donau-Kanal
14	LSG Zenntal/ Zennwald (Wegeführung abschnittsweise vorhanden)
15	LSG Am (Bucher) Landgraben/ Wäsigraben
16	LSG Waldgebiet Mannhof

Tabelle 8: Aufstellung der ruhigen Gebiete nach Kategorien

Das für Fürth relevanteste ruhige Gebiet ist die Auen- und Flußlandschaft der Regnitz bzw. Pegnitz 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.



Foto: „Grünes Band“ durch Fürth, hier die Rednitz von der Dietrich-Bonhoeffer-Brücke aus gesehen

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“) nahe der Autobahn.

Die ausgewiesenen Gebiete sind grundsätzlich „nur“ vor weiterer Verlärmung, insbesondere durch Verkehrswege oder Gewerbeansiedlungen, zu schützen. Ob darüber hinaus Maßnahmen zum Schutz gegen bestehende Lärmquellen und auch Maßnahmen zur verbesserten fußläufigen (barrierefreien) Erreichbarkeit einzuleiten sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

6. Durchgeführte Beteiligungen

Der vorliegende Lärmaktionsplan wurde als innerhalb der Stadtverwaltung von Fürth abgestimmter Entwurf der Öffentlichkeit zur Beteiligung vorgelegt. Die Offenlage fand im Zeitraum vom 10. Oktober bis zum 9. November 2016 statt und wurde im Amtsblatt der Stadt (17/ 2016) sowie im Internet angekündigt. Die Einsichtnahme des Entwurfes war sowohl in den Amtsräumen, als auch im Internet möglich.

Im Zeitraum der Offenlage fand zudem am Donnerstag den 27. Oktober 2016, 18 Uhr eine Informationsveranstaltung statt, in der der Entwurf vorgestellt, Fragen beantwortet und Hinweise entgegengenommen wurden. Auch diese Veranstaltung wurde u.a. im Amtsblatt sowie im Internet bekanntgegeben.

Im Rahmen der Beteiligung wurde so umfassend die Möglichkeit gegeben, sich mit dem Entwurf zu beschäftigen und Anregungen, Hinweise oder Kritik zu geben. Schriftlich war dies in Form eines Fragebogens (vgl. **Anlage 1.1**) oder formlos in Textform möglich.

Insgesamt wurden über 170 Hinweise per Fragebogen oder Email gegeben, wobei aufgrund von zusammengefassten Absendern (z.B. „Herr und Frau X“) die Anzahl der tatsächlichen Teilnehmer größer ist. Zudem fand im Bereich der Weiherstraße eine Unterschriftenaktion statt, bei welcher sich etwa 35 Anwohner der Zuschrift eines Bürgers anschlossen.

Zur Öffentlichkeitsveranstaltung kamen ca. 10 Bürger.

Während die Fragen und Anregungen dieser Veranstaltung direkt im Verlauf beantwortet bzw. aufgenommen wurden, erfolgte die Auswertung und Abwägung der eingegangenen schriftlichen Hinweise in Form einer tabellarischen Aufstellung (vgl. **Anlage 1.2**).

Insgesamt kann eine große Resonanz konstatiert werden, welche im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Ausdruck gebracht wurde. Des Weiteren ist eine überwiegende Übereinstimmung zwischen den im Lärmaktionsplan festgestellten Lärmschwerpunkten und den Wohnorten der Hinweisgeber festzustellen. So sind eine Vielzahl von Einsendungen aus den nördlichen Stadtteilen Vach, Stadeln und Mannhof eingegangen (Lärmschwerpunkte 1 bis 3). Auch aus Burgfarrnbach, der Innenstadt, der Südstadt/ Dambach, Eigenes Heim und Espan/ Poppenreuth/ Ronhof kamen mehrere Hinweise zum großen Teil bezogen auf Straßen, die im Lärmaktionsplan als Schwerpunkt eingeordnet wurden.

Eine Häufung von Hinweisen aus Bereichen, die im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht als Handlungs- bzw. Maßnahmenschwerpunkt eingeordnet waren, kam aus dem Wohngebiet Grundigpark (Lärm ausgehend von der Südwesttangente, der Straße „Am Europakanal“, sowie der Eisenbahnbrücke). Auch eine Vielzahl von Anwohnern der Weiherstraße meldete sich mit Hinweisen und Forderungen.

Dies macht deutlich, dass der vorgesehene kontinuierliche Prozess der Lärmaktionsplanung mit einer schrittweisen Betrachtung der Lärmschwerpunkte entsprechend ihrer aus der Lärmkartierung abgeleiteten Belastungssituation sinnvoll ist. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass eine Reihe von Straßen in der nächsten Stufe betrachtet werden.

Inhaltlich wurden folgende Schwerpunkte mit Relevanz für den vorliegenden Lärmaktionsplan benannt:

- Die Forderung nach Ortsumgehungen insbesondere zur Entlastung des Fürther Nordens,
- mehr Geschwindigkeitskontrollen auch nachts,
- Betrachtung auch des Straßennebennetzes (Hinweis auf „Schleichverkehre“/ Geschwindigkeitsübertretungen).

Die Überprüfung der Ortsumgehungen und die Gestaltung des Straßennebennetzes waren als konkrete Aufträge für die anstehende Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes bereits im Entwurf des Lärmaktionsplanes enthalten. Ergänzt wurde die Forderung nach Geschwindigkeitskontrollen als Möglichkeit zur Etablierung eines den tatsächlichen Vorgaben entsprechenden Niveaus eingearbeitet.

Als Problemstellungen, welche sich im Lärmaktionsplan nicht abschließend lösen lassen, ist die mehrfache Beschwerde über Quads bzw. getunte Fahrzeuge als deutlich wahrnehmbare Störungen zu sehen. Die entsprechenden Hinweise wurden aber an die verantwortlichen Stellen (insbesondere Polizei) weitergeleitet.

Auch Hinweise auf Störungen durch Kirchenglocken, Ansagen im U-Bahnhof oder den Einwurf von Glasflaschen besitzen keine Relevanz im Sinne der Lärmaktionsplanung, sind aber weitergeleitet worden. Dies trifft auch auf die Themenbereiche Flug- und Eisenbahnlärm zu, welche gemäß gesetzlicher Vorgaben in der Lärmaktionsplanung durch die Regierung Mittelfranken bzw. das Eisenbahnbundesamt zu behandeln sind.

7. Ausblick

Die im vorliegenden Plan enthaltenen Maßnahmen beziehen sich vor allem auf das Straßennetz von Fürth. Im Fokus stehen Maßnahmen zur Stärkung der Stadt als Wohnstandort, der Verbesserung der Bedingungen für die Kfz-arme Fortbewegung sowie zum Schutz ruhiger Gebiete.

Für den Erfolg des Lärmaktionsplanes ist es von besonderer Relevanz, dass die Stadt einerseits die Maßnahmen in eigener Zuständigkeit zielstrebig umsetzt und andererseits bezüglich der Maßnahmen in Zuständigkeit Dritter in einen intensiven Austausch tritt. So hat sich gezeigt, dass insbesondere die auch in Fürth umstrittenen Neubaumaßnahmen nördlich und westlich von Fürth einzelnen Ortslagen z.T. deutliche Entlastungen bringen können. Ein nicht zu vernachlässigender Teil der Hinweise im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung kam aus den nördlichen Stadtteilen und forderten i.d.R. Ortsumfahrungen.

Als vorteilhaft stellt sich die zeitnah vorgesehene Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes dar, in dessen Rahmen weitergehende Untersuchungen zur Auswirkung einzelner Maßnahmen durchgeführt und Entscheidungen getroffen werden können. Diese sind anschließend in der anstehenden Runde der Lärmaktionsplanung (gemäß gesetzlicher Vorgaben Mitte 2018 abzuschließen) aufgegriffen und konkretisiert worden.

Der Fokus der weiteren Aufgaben liegt zudem sowohl auf der planerischen Vertiefung und anschließenden Umsetzung der Maßnahmen, als auch auf der Vorbereitung der nächsten Stufe der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung.



Zulässige Geschwindigkeiten der kartierten Straßen (lt. Eingang in Lärmkartierung)

Zulässige Geschwindigkeit* (tagsüber)

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

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

	Wohngebäude
	sonstige Gebäude
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	weiteres Straßennetz
	Stadtgrenze
	Eisenbahnstrecke

Grundlage der Karteninhalte
Eingangsdaten/ Ergebnisse der Lärmkartierung 2012
Bayerisches Landesamt für Umwelt

Abbildung 1.1



Verkehrsmengen der kartierten Straßen (lt. Eingang in Lärmkartierung)

8800 Verkehrsmenge DTV (abgestuft
mit Angabe)

Wohngebäude
sonstige Gebäude

BAB A 73 Bundesautobahn

B 8 Bundesstraße

weiteres Straßennetz

Stadtgrenze

Eisenbahnstrecke

Grundlage der Karteninhalte
Eingangsdaten/ Ergebnisse der Lärmkartierung 2012
Bayerisches Landesamt für Umwelt

Abbildung 1.2



Lärmschutzmaßnahmen an den kartierten Straßen (lt. Eingang in Lärmkartierung)*

-  Lärmarme Fahrbahnbeläge (negativer Korrekturwert DStrO)
-  Lärmschutzwand

* bzw. aktuell vorliegende Ergebnisse

-  Wohngebäude
-  sonstige Gebäude

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  weiteres Straßennetz
-  Stadtgrenze
-  Eisenbahnstrecke

Grundlage der Karteninhalte
Eingangsdaten/ Ergebnisse der Lärmkartierung 2012
Bayerisches Landesamt für Umwelt

Abbildung 1.3

Lärmarmen Asphalt, Einbau 2015
(nach Durchgang Lärmkartierung 2012)

Lärmschutzwände im Zuge des Baus der Anschluss-
stelle realisiert (nicht in Lärmkartierung enthalten)

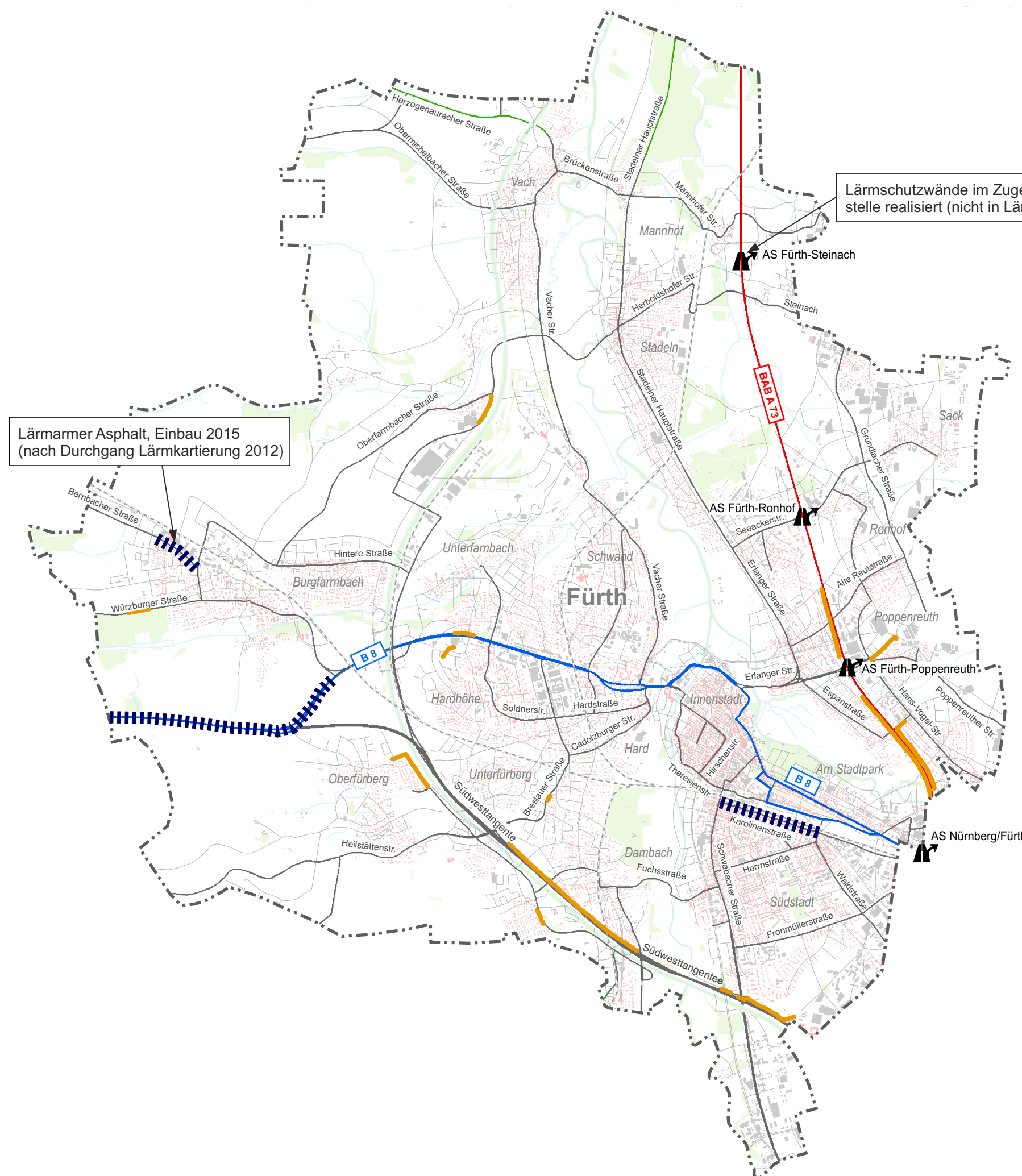


Abbildung 2.1: **Beispielkarte**
Ergebnisse der Lärmkartierung -
Jahresmittelpegel 24h (L_{DEN})

(nachrichtlich übernommen vom Bayerisches Landesamt für Umwelt
Lärmkartierung Bayern 2012,
Kartenausschnitte aus Lärmkartierung Nürnberg-Erlangen-Fürth)

weitere Karten unter:

http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungs-laermrichtlinie/kartierung/index.htm



Lärmkartierung Bayern 2012

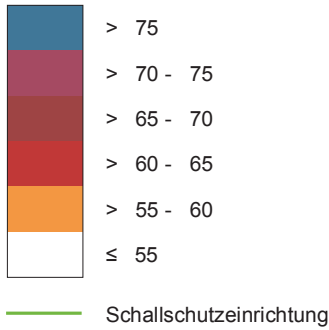
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Ballungsraum Nürnberg - Erlangen - Fürth

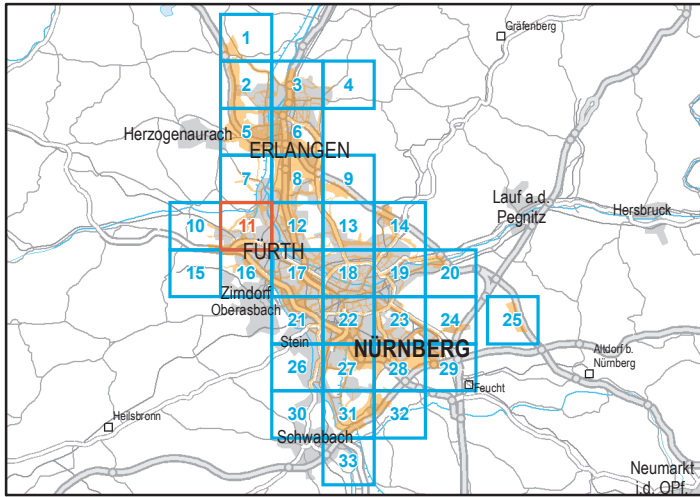
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Eingangssdaten: Stadt Nürnberg, Erlangen, Fürth
Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsprogramm: CadnaA 4.2, DataKustik GmbH

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
86179 Augsburg
Telefon: 0821 9071-0
Fax: 0821 9071-5556
E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Accon GmbH
Gewerberg
86926 Greifenberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000
© Bayerische Vermessungsverwaltung

Abbildung 2.2: **Beispielkarte**
Ergebnisse der Lärmkartierung -
Jahresmittelpegel Nachtstunden (L_{Night})

(nachrichtlich übernommen vom Bayerisches Landesamt für Umwelt
Lärmkartierung Bayern 2012,
Kartenausschnitte aus Lärmkartierung Nürnberg-Erlangen-Fürth)

weitere Karten unter:

http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungs-laermrichtlinie/kartierung/index.htm



Lärmkartierung Bayern 2012

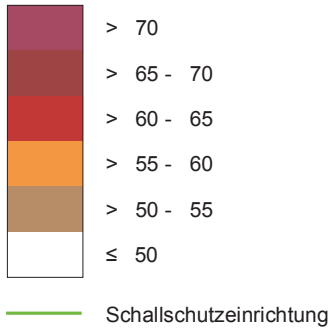
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Ballungsraum Nürnberg - Erlangen - Fürth

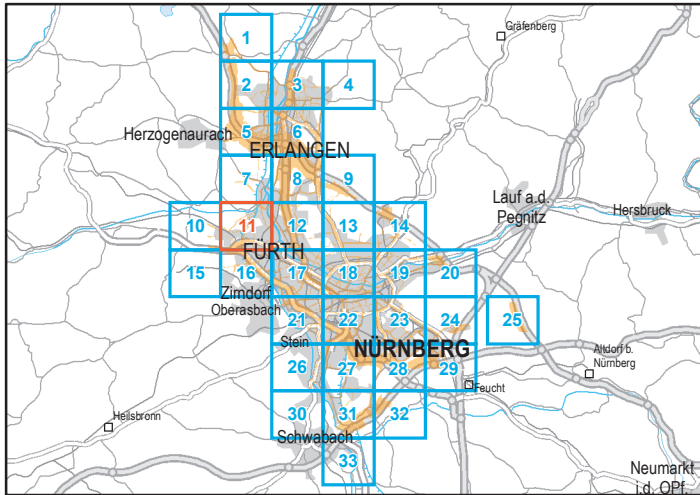
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Eingangssdaten: Stadt Nürnberg, Erlangen, Fürth
Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsprogramm: CadnaA 4.2, DataKustik GmbH

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
86179 Augsburg
Telefon: 0821 9071-0
Fax: 0821 9071-5556
E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Accon GmbH
Gewerberg
86926 Greifenberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000
© Bayerische Vermessungsverwaltung

Ableitung der Lärmschwerpunkte

Fassadenpegel an Wohngebäuden

● $L_{Night} > 65 \text{ dB(A)}$

● $L_{Night} 60 - 65 \text{ bis dB(A)}$

● $L_{Night} 57 - 60 \text{ dB(A)}$

○ Lärmquelle Autobahn (keine Betrachtung im kommunalen LAP)

○ Zwischenzeitliche Änderung mit wahrscheinlich mindernden Auswirkungen auf die Lärmsituation oder fehlerhafte Eingangsdaten Kartierung
⇒ erneute Prüfung der Relevanz auf Grundlage der Lärmkartierung 2017 (im vorliegenden LAP keine Betrachtung)

○ vertiefend zu betrachtender Straßenabschnitt mit hohen Betroffenheiten

* Erläuterungen siehe Bericht Tabelle 8/ Seite 73

■ Wohngebäude
■ sonstige Gebäude

BAB A 73 Bundesautobahn

B 8 Bundesstraße

— weiteres Straßennetz

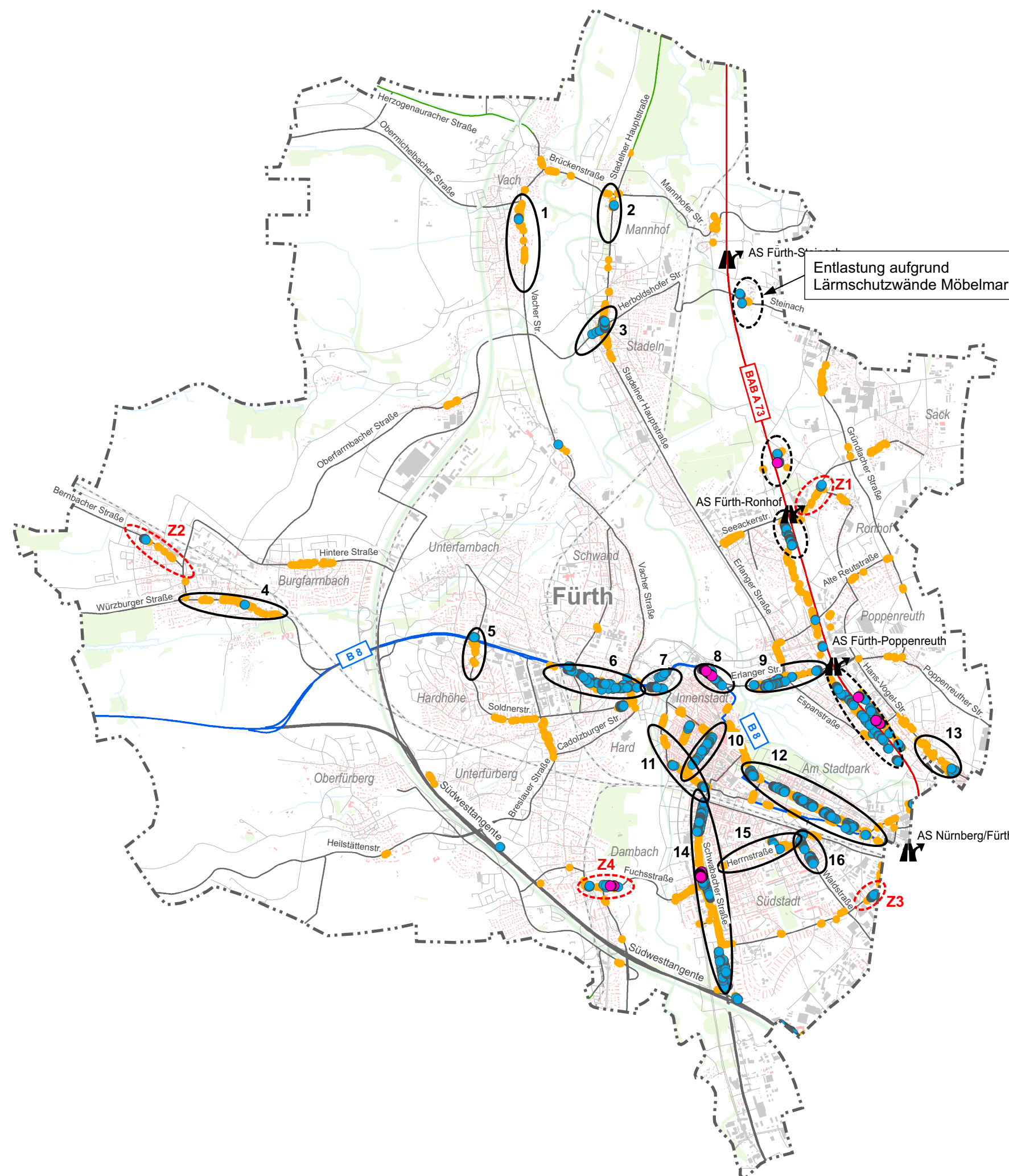
--- Stadtgrenze

--- Eisenbahnstrecke

Grundlage der Karteninhalte

Eingangsdaten/ Ergebnisse der Lärmkartierung 2012
Bayerisches Landesamt für Umwelt

Abbildung 3





Gebiete mit besonders sensibler
Nutzung („Ruhige Gebiete“)

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

- Ruhige Landschaftsräume
- Innerstädtische Freiräume
- Ruhige Achsen mit Erholungs- und/ oder
Verbindungsfunktion

- Wohngebäude
- sonstige Gebäude
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- weiteres Straßennetz
- Stadtgrenze
- Eisenbahnstrecke

Grundlage der Karteninhalte
Eingangsdaten/ Ergebnisse der Lärmkartierung 2012
Bayerisches Landesamt für Umwelt
Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt,
www.lfu.bayern.de

Abbildung 4



Nr.	Bezeichnung des Gebietes
Kategorie (1) – Ruhige Landschaftsräume	
1	LSG Rednitz-, Pegnitz- und Regnitzalsystem (gesamte 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 Regnitzalsystem (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/ Wäsigraben
16	LSG Waldgebiet Mannhof

Anlage 1.1:

**Fragebogen
Öffentlichkeitsbeteiligung**

Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Abteilung Umwelt und städt. Forste
90744 Fürth

Fragebogen zur Lärmaktionsplanung

1. In welchem Ausmaß fühlen Sie sich von den folgenden Lärmquellen belästigt? (Bitte nur 1 Kreuz je Zeile)

	sehr belästigt	belästigt	weniger belästigt	nicht belästigt	kommt nicht vor
PKW	☐	☐	☐	☐	☐
LKW	☐	☐	☐	☐	☐
Motorräder	☐	☐	☐	☐	☐
Lieferverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Züge	☐	☐	☐	☐	☐
Busse	☐	☐	☐	☐	☐
Fluglärm	☐	☐	☐	☐	☐

Sonstiges

**2. Welche Maßnahmen könnten Ihrer Meinung nach gegen Lärm ergriffen werden?
(Bitte nur 1 Kreuz je Zeile)**

	trifft zu	trifft nicht zu	keine Meinung
Tempo-30-Zone	☐	☐	☐
Schallschutzfenster	☐	☐	☐
Spielstraße	☐	☐	☐
Durchfahrt nur für Anlieger	☐	☐	☐
Geschwindigkeitskontrollen	☐	☐	☐
Ausbau von öffentl. Verkehrsmitteln	☐	☐	☐
Ausbau von Fahrradwegen	☐	☐	☐
Veränderungen der Ampelschaltung	☐	☐	☐
Kreisverkehr	☐	☐	☐
Verengung der Straße	☐	☐	☐
Rückbau der Straße	☐	☐	☐
Einschränkungen des PKW-Verkehrs	☐	☐	☐
Einschränkungen des Lieferverkehrs	☐	☐	☐
Motorradfahrverbote	☐	☐	☐
Geschwindigkeitseinschränkungen nachts	☐	☐	☐
Geschwindigkeitseinschränkungen tags	☐	☐	☐
Nachtfahrverbote für LKW	☐	☐	☐
Lärmreduzierte Fahrbahndecke	☐	☐	☐
Schallschutzwände/-wälle	☐	☐	☐

Sonstiges

3. Wenn Sie an Ihr Wohnumfeld denken: an welcher Straße oder welchem Platz stört Sie der Lärm am meisten?

Bitte hier angeben:

4. Wie belastend finden Sie den Lärm in Ihrer Wohnumgebung?

Bitte nur 1 Kreuz setzen. Je weiter rechts Sie ankreuzen, desto belastender ist Lärm für Sie.

gar kein Problem <----- ☐----- ☐----- ☐----- ☐----- ☐-----> ein großes Problem

5. Wenn Sie all dem Trubel ihres Alltags einmal entgehen möchten und sich nach Ruhe sehnen, wohin gehen Sie dann in Fürth?

Bitte hier angeben:

6. Gibt es eine Maßnahme, die Ihrer Meinung nach für die Verkehrslärmreduzierung in Fürth besonders wichtig wäre?

Wenn ja, bitte hier angeben:

7. Sonstige Anmerkungen:

Bitte hier angeben:

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit! Bitte schicken Sie den ausgefüllten Fragebogen an:

Stadt Fürth

Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz

Schwabacher Straße 170

90763 Fürth zurück.

Alternativ gerne auch per Fax an (0911) 974-1463 oder per Email an : laermaktionsplan@fuerth.de

Absender:

Soll Ihre Antwort anonym behandelt werden? Wenn ja, bitte hier ankreuzen: ☐



Anlage 1.2:

**Abwägungstabelle
Öffentlichkeitsbeteiligung**

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

Anlage 1.2: Abwägung der zum Entwurf eingegangenen Stellungnahmen und Hinweise

1 – Anwohner Hans-Böckler-Straße (per Fragebogen),		
1-1	(H) Hochhäuser reflektieren Verkehrslärm, Lärmpegel höher: Belastung im Außenbereich/ im Haus selbst bei geschlossenen Fenstern Lärmbelastung.	Reflektionen werden bei der Berechnung generell beachtet/ Hans-Böckler-Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 13)
1-2	(F) In der Hans-Böckler Str. hat der Verkehrslärm in den letzten 2 Jahren extrem zugenommen (Ausweichstrecke A73?). Schutz der Wohnbebauung: Ausweichstrecke unattraktiv machen. Gefahrloses Überqueren der Straße nur an Ampeln möglich.	Hans-Böckler-Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 13).
1-3	(F) Verkehr Richtung Nürnberg soll auf A73 bleiben statt durch Fürth nach Nürnberg zu fahren (Staus an den Ausfahrten Nürnberg/ Stadtgrenze und Nürnberg/ Jansenbrücke)	Vorschlag mit potenzieller Wirkung am Lärmschwerpunkt, aber nicht im Verantwortungsbe- reich der Stadt Fürth → Anregung wird weitergeleitet
2 – Anwohner Ulmenweg (per Fragebogen)		
2-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Ludwigsbrücke/ Erlanger Straße	Erlanger Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkte 8/ 9).
2-2	(F) Geschwindigkeitskontrollen innerorts	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → Wird Eingearbeitet.
2-3	(F) Verbot von getunten Auspuffanlagen an Autos und Motorrädern	Vorgaben zum Fahrzeuglärm sind vom Gesetzgeber gemacht (u.a. aktuell neues Prüfverfahren im Bereich Motorradlärm UNECE-R 41.04), Problembereiche bleiben Nachrüstsätze. Generell ist die Kontrolle schwierig/ keine kommunale Aufgabe. → Anregung wird weitergeleitet
3 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
3-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente (Höhe Grundigpark)	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
3-2	(F) Lärmschutzwall an der Südwesttangente in Höhe Grundigpark	
3-3	(F) Tempo-30-Zone für die Straße „Am Europakanal“	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
4 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
4-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkte 2 und 3).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
5 – Anwohner Seeackerstraße (per Fragebogen)		
5-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Seeackerstraße im Bereich Knotenpunkt Kronacher Straße	Seeackerstraße war östlich der Kronacher Straße als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet, aufgrund der seit Eröffnung der Anschlussstelle Steinach zurückgegangenen Verkehrsbelegung ist die Straße jedoch zurückgestellt (erneute Prüfung in der nächsten Stufe LAP)
5-2	(F) Bessere Grünphasen/ mehr Kreisverkehre (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Als Maßnahmenansatz bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten
6 – Anwohner Gebhardtstraße (per Fragebogen)		
6-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Gebhardtstraße (insbesondere „Ampelstarts“ nachts)	Die Gebhardtstraße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen Einflüsse wie die absichtliche/ übermäßige Beschleunigung gehen in die Lärmberechnung nicht ein. → Hinweis wird weitergeleitet
6-2	(F) Mehrspurige Straßen auf Einspurige reduzieren und Tempo-30 in der ganzen Stadt, damit der MIV uninteressant wird (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Grundsätzlich sind die Reduzierung von Fahrspuren und Geschwindigkeitsreduzierungen als Maßnahmenansatz bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten. Der LAP bezieht sich maßnahmensseitig insbesondere auf die festgestellten Lärmschwerpunkte, bzgl. genereller Geschwindigkeitsvorgaben ist die Bundesgesetzgebung verantwortlich.
7 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
7-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
7-2	(F) Umgehungsstraße im Fürther Norden	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
7-3	(F) Gesamte Ortsdurchfahrt Vach mit Tempo 30 beschildern	Ist als Maßnahme (Prüfauftrag) im LAP enthalten (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
8 – Anwohner Vacher Straße (Stadtteil „Eigenes Heim“) (per Fragebogen),		
8-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße zwischen Billiganlage und Atzenhof	Das Umfeld der Vacher Straße ist in diesem Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen. → Hinweis wird weitergeleitet
8-2	(F) Verstärkte Überwachung des Lärms von Motorrädern, Quads, Motorrollern, starken Pkw/ SUV	Generell ist die Kontrolle schwierig/ keine kommunale Aufgabe. → Anregung wird weitergeleitet
8-3	(F) Blitzer mit integrierter Lärmmessung	Eine solche Messung dürfte keine Beweiskraft haben (Wie erfolgt die eindeutige Zuordnung zu einem Fahrzeug?)
8-4	(F) Flüsterasphalt	Lärmarme Fahrbahnoberflächen werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
9 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
9-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Herboldshofer Straße sowie zwischen den Straßen liegende Anliegerstraßen (als Abkürzung genutzt)	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Weitere Anliegerstraßen im Umfeld sind nicht betrachtet worden, da diese aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht kartiert wurden. → Hinweis auf Abkürzung wird weitergeleitet
9-2	(F) Westumgehung ist der einzige Ausweg für den Fürther Norden	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
9-3	(F) Gegen Fluglärm muss ein Nachtflugverbot durchgesetzt werden.	Ein Nachtflugverbot besteht bereits. Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
10 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
10-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg und Romminggasse (dort sind am frühen Vormittag verstärkte Durchfahrten mit hoher Geschwindigkeit festzustellen)	Fischerberg ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Die Romminggasse wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht im Rahmen der Lärmkartierung betrachtet
10-2	(F) Umgehungsstraße im Fürther Norden	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
10-3	(F) In der Romminggasse das Durchfahrtsverbot für Nicht-Anlieger kontrollieren (insbesondere früh)	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation. Derzeit (Stand Sept. 2016) bezieht sich das Verbot nur auf Lkw. Generell ist die Kontrolle von Nicht-Anliegern schwierig umzusetzen. → Anregung wird weitergeleitet
11 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
11-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg und Romminggasse, insbesondere Schwerverkeahre auf dem Fischerberg	Fischerberg ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Die Romminggasse wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht im Rahmen der Lärmkartierung betrachtet
11-2	(F) Umgehungsstraße im Fürther Norden	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
11-3	(F) In der Romminggasse ein Durchfahrtsverbot für Nicht-Anlieger einrichten.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation. Generell ist die Kontrolle von Nicht-Anliegern schwierig umzusetzen. → Anregung wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
11-4	(H) Es ist verantwortungslos, nur auf neue Firmenansiedlungen zu starren (z.B. Hafengebiet, Höffner-Areal) und dabei die verkehrlichen Folgen nicht zu berücksichtigen	Wird im LAP bereits umfangreich thematisiert, vgl. insbesondere Maßnahmen G1 und G2
12 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
12-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Bereich Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg	Knotenpunkt mit der Stadelner Hauptstraße ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
12-2	(F) Umgehungsstraße im Fürther Norden/ Lkw-Verbot (außer Lieferverkehr) für den Fischerberg	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot kann erst bei Vorhandensein einer entsprechenden Alternative (z.B. Ortsumgehung) diskutiert werden.
12-3	(F) Verkehrsberuhigung Stadelner Hauptstraße (Anmerkung: im digital ausgefüllten Original steht „Verkehrsberuhigung“, es wird davon ausgegangen, dass Verkehrsberuhigung gemeint ist)	Die Einordnung der Stadelner Hauptstraße im Bestand als Staatsstraße spricht gegen eine Verkehrsberuhigung.
13 – Anwohner Vacher Straße (per Fragebogen)		
13-1	(F) Grüner Pfeil an Knotenpunkt Vacher Straße/ Stadelner Straße für Linksabbieger fehlt.	Keine direkte Relevanz für Lärmsituation im angebauten Bereich der Vacher Straße → Anregung wird weitergeleitet
13-2	(F) Umgehungsstraße für Durchgangsverkehr	Ortsumgehungen sind im LAP thematisiert, vgl. u.a. Kapitel 5.2 („Weitere Besonderheiten“) bzw. Maßnahme S 1.4 an Schwerpunkt 1 – Vacher Straße
14 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
14-1	(H) Hohe Lärmbelastung im Bereich Grundigpark ausgehend von der Südwesttangente (insbesondere durch Lkw und zu schnell fahrende Motorräder)	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet (gemäß den Vorgaben wird jedoch nur die zulässige Geschwindigkeit angesetzt, die tatsächliche Belastung kann demnach höher sein)
14-2	(F) Lärmschutzwände/ -wälle, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Kontrollen auf der Südwesttangente	Südwesttangente ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung im LAP nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
15 – Anwohner Espanstraße (per Fragebogen)		
15-1	(H) Hohe Lärmbelastung in der Espanstraße	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
15-2	(F) Tempo-30-Zone Espanstraße	
16 – Anwohner Schwabacher Straße (per Fragebogen)		
16-1	(H) Belästigung durch stark beschleunigende PKW und Motorräder, Fahrzeugen mit zu lauten Auspuffanlagen Auto und Motorradrennen an Ausfallstraßen sowie Kavaliertests von Ampeln.	Gemäß den Vorgaben wird jedoch in der Lärmkartierung nur die zulässige Geschwindigkeit berücksichtigt, die tatsächliche Belastung kann demnach höher sein. Darauf wird im LAP hingewiesen.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
16-2	(F) Fest installierte Geschwindigkeitsüberwachung und Fahrzeugkontrollen (insbesondere der Auspuffanlagen Motorräder/ getunten PKW)	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. Vorgaben zum Fahrzeuginhalt sind vom Gesetzgeber gemacht (u.a. aktuell neues Prüfverfahren im Bereich Motorradlärm UNECE-R 41.04), Problembereiche bleiben Nachrüstsätze. Generell ist die Kontrolle schwierig/ keine kommunale Aufgabe. → Wird teilweise eingearbeitet.
16-3	(F) Reduzierung der Fahrzeuge durch Ausbau der Radwege und Öffentlichen Verkehrsmittel/ Änderung der Verkehrsführung. Nach Möglichkeit sollte der Individualverkehr mit Verbrennungsmotor nicht in die Stadt kommen. Anreize schaffen das Auto/ Motorrad stehen zu lassen	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
17 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
17-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Herboldshofer Straße	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
18 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
18-1	(F) Geschwindigkeitsbegrenzung (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Als Maßnahmenansatz bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten
19 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
19-1	(F) Tempo-30-Zonen (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Die Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung des Straßennetzes z.B. durch die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind in Maßnahme G1 formuliert.
20 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
20-1	(F) Geschwindigkeitsbegrenzung (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Als Maßnahmenansatz bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten
20-2	(F) Verbot von Quads	Quads sind für den allgemeinen Straßenverkehr zugelassen, es besteht kommunal derzeit keine Handhabe, diese Fahrzeuge zu verbieten.
21 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
21-1	(H) An der LSA-Kreuzung Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße ist die Zwischenzeit zwischen Grün Fußgänger und Grün fließender Verkehr zu kurz.	Keine direkte Relevanz für Lärmsituation → Hinweis wird weitergeleitet
22 – BI Verkehrsentslastung Fürth Nord e.V. (per Fragebogen)		
22-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg, Stadelner Hauptstraße, Brückenstraße, Mannhofer Straße, Vacher Straße	Die benannten Straßen sind im LAP als Lärmschwerpunkte eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkte 1-3).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
22-2	(F) Umgehungsstraße wird im Norden von Fürth als einzig realistische Chance zur Lärminderung gesehen.	Die Prüfung der Ortsumgehungen ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
22-3	(R) Wo soll die Nordumgehung Stadeln verlaufen?	Vgl. die Führung im geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Fürth
23 – Anwohner Atzenhof (per E-Mail)		
23-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Ortsdurchfahrt Atzenhof (Missachtung der Geschwindigkeitsvorgabe, Mitnutzung der Gehwege durch Lkw im Begegnungsfall, laute Motorengeräusche durch absichtliches „Hochdrehen“)	Die Ortsdurchfahrt Atzenhof ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
23-2	(F) Entlastung der Ortslage Atzenhof durch: - Führung der Fahrzeuge in und aus Richtung Burgfarnbach via Schwarzachstraße/ Mainstraße um Atzenhof - Leitung der Fahrzeuge zwischen Burgfarnbach und Ritzmannsdorf über die Ritzmannshofer Straße - Durchbindung der Schwarzachstraße bis zur Atzenhofer Straße bzw. Leitung über die Ritzmannshofer Straße - Maßnahmen zur Einhaltung von Tempo 30, z.B. durch Hindernisse auf der Straße	Derzeit Konzentration im LAP auf Maßnahmen an den Lärmschwerpunkten. Lösungsvorschläge können jedoch im VEP berücksichtigt werden, vgl. Maßnahme G1 → Hinweise werden weitergeleitet
24 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
24-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Weiherstraße	Die Weiherstraße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
24-2	(F) mehr Tempo-30-Zonen/ Geschwindigkeitskontrollen (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Tempo-30-Zonen sind als Maßnahmenansätze bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → wird teilweise eingearbeitet
25 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
25-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Herboldshofer Straße	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). → Hinweis auf Abkürzung wird weitergeleitet
25-2	(F) Westumgehung	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
26 – CSU-Stadtratsfraktion (per Email)		
26-1	(H) Anfrage zur Lärmbelastung Farrnbachweg/ Jasminweg durch Hafenstraße	Verweis auf Beteiligungsmöglichkeit Homepage/ Email
27 –Anwohner Bernbacher Straße (per Fragebogen)		
27-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Bernbacher Straße	Die Bernbacher Straße wurde zwischen Lärmkartierung und Lärmaktionsplan mit einer lärm-armen Fahrbahnoberfläche versehen. Somit wurde auf die Aufnahme als Lärmschwerpunkt verzichtet. Die Wirkung der Oberfläche auf die Lärmsituation wird in der folgenden Stufe der Lärmkartierung betrachtet.
27-2	(F) Geschwindigkeitsbegrenzung (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Als Maßnahmenansatz bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten
28 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
28-1	(H) Als störend empfunden werden Nachtflüge mit älteren Modellen.	Am Flughafen Nürnberg besteht ein Nachtflugverbot. Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
28-2	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße, Mannhofer Straße, Brückenstraße	Die benannten Straßen sind im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung teilweise als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).
28-3	(F) Umgehung für belastete Straßen (Stadelner Hauptstraße bis Fischerberg, Mannhofer Kreuzung, Lkw-Verkehr zum Hafen und Pkw-Verkehr aus dem westlichen Hinterland nach Erlangen)	Die Prüfung der Ortsumgehungen ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
29 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
29-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg	Fischerberg ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
29-2	(F) Westumgehung von Stadeln	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
30 – Anwohner Neumannstraße (per Fragebogen)		
30-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente und Schwabacher Straße	Die Schwabacher Straße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet, - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 14). Die Südwesttangente ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen → kein Anpassungsbedarf.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
30-2	(F) Tempo-30-Zonen, Nachtfahrverbote für Lkw und Geschwindigkeitskontrollen (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Tempo-30-Zonen sind als Maßnahmenansatz bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten/ Lkw-Nachtfahrverbote sind verkehrsrechtlich nicht pauschal anordenbar/ Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → wird teilweise eingearbeitet
31 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
31-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
31-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
31-3	(F) Geschwindigkeitskontrollen besonders nach Abschaltung der LSA (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → wird eingearbeitet
32 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
32-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente (Höhe Grundigpark)	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
32-2	(F) Lärmschutzwand an der Südwesttangente entlang des Kanals	
33 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
33-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).
33-2	(F) Lärmschutzfenster sind dringend erforderlich	Die Stadelner Hauptstraße (Mannhof) ist im Entwurf LAP nicht als Abschnitt mit Anspruch auf Lärmschutzfenster eingeordnet. Wird aufgenommen. → wird eingearbeitet
34 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
34-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Straßen um den Festplatz Stadeln	Bereich ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP betrachtet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
35 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
35-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße	Knotenpunkt mit der Stadelner Hauptstraße ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
35-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
36 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
36-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Weiherstraße (insbesondere auch das Beschleunigen nach Ampelphase an der LSA Stadthalle)	Die Weiherstraße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden (gemäß den Vorgaben wird jedoch nur die zulässige Geschwindigkeit angesetzt, die tatsächliche Belastung kann demnach höher sein), Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
36-2	(F) Ausbau ÖPNV/ Reduzierung Pkw/ Lkw-Verkehr im Stadtgebiet	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
36-3	(F) Zukunftsorientierte Planung des Stadtgebietes, insbesondere Lärmreduzierung, Klima- und Gesundheitsschutz (Beispiel : Stadt Zürich).	Der LAP bezieht sich maßnahmensseitig insbesondere auf die festgestellten Lärmschwerpunkte. Bzgl. der Gesamtstadt werden Handlungsempfehlungen gegeben, diese sind aber durch die Verkehrs- und Stadtplanung zu vertiefen.
37 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
37-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Weiherstraße	Die Weiherstraße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
37-2	(F) Ausbau ÖPNV	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
37-3	(F) Verschärfung der Verordnung für den Einbau von Schallschutzfenstern etc.	Im LAP ist die freiwillige Förderung von Schallschutzfenstern durch die Stadt als Maßnahme verankert (vgl. Kap. 5.3). Eine Verschärfung der gesetzlichen Vorgaben bzgl. verbindlichen Lärmschutzes muss durch die Bundesgesetzgebung erfolgen.
37-4	(F) Tempo 30 im gesamten Stadtverkehr	Der LAP bezieht sich maßnahmensseitig insbesondere auf die festgestellten Lärmschwerpunkte. Bzgl. genereller Geschwindigkeitsvorgaben ist die Bundesgesetzgebung verantwortlich.
38 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
38-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Hauptstraße Mannhof (Stadelner Hauptstraße)	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).
38-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
39 – Anwohner Würzburger Straße (per Fragebogen)		
39-1	(F) Baustellen abstimmen/ sorgfältiger planen. Umleitung entsprechend einrichten und Einhaltung kontrollieren.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation. Umleitungen sind nicht „Einhaltungspflichtig“, d.h. es dürfen auch andere Routen genutzt werden, soweit diese nicht verkehrsrechtlich beschränkt sind. → Anregung wird weitergeleitet
39-2	(F) Sinnvolle Ampelschaltung/ Verkehrsleitsystem	Die Ansätze werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
39-3	(F) Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern wäre sehr hilfreich	Im LAP ist die freiwillige Förderung von Schallschutzfenstern durch die Stadt als Maßnahme verankert (vgl. Kap. 5.3). Eine Verschärfung der gesetzlichen Vorgaben bzgl. verbindlichen Lärmschutzes muss durch die Bundesgesetzgebung erfolgen.
40 – Anwohner Würzburger Straße (per Email)		
40-1	(F) Lärm durch Eisenbahn in der Südvorstadt kann durch die dauerhafte Schließung eines unbeschränkten Bahnüberganges im Bereich Parkstraße reduziert werden (vor der Querung in Richtung Cadolzburg pfeifen die Züge sehr laut)	Verantwortung für die Lärmaktionsplanung Bahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (wird im LAP ausgeführt, vgl. Kap. 2.6) → Anregung wird weitergeleitet
41 – Anwohner Schwabacher Straße (per Fragebogen)		
41-1	(F) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Treffen der Tuningszene in der Waschstraße (heulende Motoren, Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit,...)	Vorgaben zum Fahrzeuginlärm sind vom Gesetzgeber gemacht, Problembereiche bleiben Nachrüstsätze. Generell ist die Kontrolle schwierig/ keine kommunale Aufgabe. → Anregung wird weitergeleitet
41-2	(F) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Äußere Schwabacher Straße tags und nachts	Die Schwabacher Straße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet, - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 14).
41-3	(F) Geschwindigkeitskontrollen insbesondere nach 22 Uhr (Ausschalten der LSA Schwabacher Straße, dann Fahren mit mind. 80 km/h)	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP (ohne Ortsbezug) übernommen. → Wird Eingearbeitet.
41-4	(F) Absperren der Waschanlage nachts, dann kein Treffpunkt mehr für Tuningszene	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP/ keine direkte Handhabe (Privateigentum) → Anregung wird weitergeleitet
41-5	(H) Es wird offenbar vergessen, dass auch nach der Kanalbrücke/ Südwesttangente noch Menschen leben – seit Jahrzehnten. Die Lärmproblematik ist hier unerträglich und steigert sich von Jahr zu Jahr!	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
42 – Anwohner Schwabacher Straße (per Fragebogen)		
42-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Schwabacher Straße	Die Schwabacher Straße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet, - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 14).
42-2	(F) mehr Geschwindigkeitskontrollen	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → Wird Eingearbeitet.
43 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
43-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg	Fischerberg ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
43-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
43-3	(F) Lkw-Verbot, Motorrad-Verbot (nachts), ab 22 Uhr nur Anlieger	Die Einordnung des Fischerberges im Bestand (FÜS 5) spricht gegen verkehrsrechtliche Beschränkungen. Diese können erst bei Vorhandensein einer entsprechenden Alternative (z.B. Ortsumgehung) diskutiert werden.
44 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
44-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße (auch aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit der Straße)	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
44-2	(F) Reduzierung des Verkehrs durch eine Umfahrungsstraße nördlich von Fürth (Westumgehung realisieren)	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
44-3	(H) Landkreis und Stadt Erlangen in die Planungen mit einbeziehen. Bereits 2008 hat die IHK Nürnberg auf die Notwendigkeit einer Umgehungsstraße im Fürther Norden hingewiesen. Laut Speditionsverband steigt das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren enorm an.	
45 – Anwohner Fenzelstraße (per Fragebogen)		
45-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente (lt. LAP Straße mit der zweithöchsten Verkehrsbelegung in Fürth)	Das Umfeld der Südwesttangente ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet. Dies ist trotz der hohen Verkehrsbelegung auf bereits vorhandene Lärmschutzeinrichtungen sowie den Abstand zwischen Straße und angrenzender Bebauung zurückzuführen.
45-2	(F) Einhausung der Südwesttangente zwischen Abfahrt Burgfarnbach und Zirndorfer Brücke.	
46 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
46-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Herboldshofer Straße sowie zwischen den Straßen liegende Anliegerstraßen (als Abkürzung genutzt)	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Weitere Anliegerstraßen im Umfeld sind nicht betrachtet worden, da diese aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht kartiert wurden. → Hinweis auf Abkürzung wird weitergeleitet
46-2	(F) Westumgehung ist der einzige Ausweg für den Fürther Norden	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
46-3	(F) Gegen Fluglärm muss ein Nachtflugverbot durchgesetzt werden.	Ein Nachtflugverbot besteht bereits. Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
47 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
47-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg/ Herboldshofer Straße	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
47-2	(F) Westumgehung	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
48 – Anwohner Vacher Straße (Stadtteil „Eigenes Heim“) (per Fragebogen)		
48-1	(F) Halteverbot Vacher Straße südlich der Robert-Koch-Straße (ca. 300 m) in Richtung stadteinwärts.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation → Anregung wird weitergeleitet
48-2	(H)/ (F) (Vacher Straße) Busse fahren oft zu schnell und sind kaum mit Fahrgästen besetzt, es sollten kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden	Keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung (kein Lärmschwerpunkt). Straße wird nur durch N9 befahren (Nightliner), die vorgehaltene Kapazität muss im vollständigen Linienverlauf die Nachfrage abdecken. → Anregung wird weitergeleitet
48-3	(H) An LSA Billiganlage lange Rotphasen im untergeordneten Strom, dadurch langer Rückstau/ Abgas- und Lärmbelastung	Keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung (kein Lärmschwerpunkt). LSA ist Bestandteil einer Koordinierungsstrecke, Eingriffe in das Programm müssen entsprechend möglich sein. → Anregung wird weitergeleitet
48-4	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße (im Stadtteil „Eigenes Heim“), auch Martinshörner wegen parkender Autos.	Das Umfeld der Vacher Straße ist in diesem Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
48-5	(F) Keine weitere Verdichtung der Bebauung	Eine verträgliche Verdichtung der Bebauung kann zur Lärminderung beitragen (z.B. Schutz rückwärtiger Bebauung, Verzicht auf die Kfz-Nutzung durch kurze Wege,...). Dies ist im LAP umfassend begründet (vgl. u.a. Maßnahme G 2).
48-6	(F) Weitere Brücke über die Regnitz bei Hüttendorf	Die Sinnhaftigkeit weiterer Straßennetzelemente ist als Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung zu sehen (als Maßnahme G1 im LAP enthalten.)
49 – Anwohner aus dem Umfeld Schwabacher Straße (per Fragebogen)		
49-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Schwabacher Straße, Südwesttangente, „Schleichverkehre“ im Nebennetz	Die Schwabacher Straße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 14). Das Umfeld der Südwesttangente ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet. Die Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung des Straßennebennetzes z.B. durch die Anord-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
		nung von Tempo-30-Zonen sind in Maßnahme G1 formuliert.
49-2	(F) Temporeduzierung (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Als Maßnahmenansatz bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten
49-3	(F) Förderung ÖPNV und Radverkehr (Anlagen, Lastenräder), Reduzierung Parkraum, Einordnung von Radwegen auf der Friedrichstraße (diese nur noch einspurig)	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes sind in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
49-4	(F) Nahversorgung stärken/ weniger Einkaufen auf der „grünen Wiese“	Städtebauliche Beiträge zur Lärminderung sind im LAP benannt (vgl. u.a. Maßnahme G 2).
50 – Anwohner Burgfarnbach (per Email und Fragebogen)		
50-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: in der Umgebung des Wohngebietes Fürth-Burgfarnbach Külsheimstraße/ Tulpenweg, Bernbacher Straße, Kreisverkehr	Die Bernbacher Straße wurde zwischen Lärmkartierung und Lärmaktionsplan mit einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche versehen. Somit wurde auf die Aufnahme als Lärmschwerpunkt verzichtet. Die Wirkung der Oberfläche auf die Lärmsituation wird in der folgenden Stufe der Lärmkartierung betrachtet. Die weiteren benannten Straßen wurden aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht im Rahmen der Lärmkartierung betrachtet. → Anregungen werden weitergeleitet
50-2	(F) Ausweitung Tempo-30-Zone auf die Bernbacher Straße/ Külsheimstraße	
50-3	(F) Umgestaltung der Külsheimstraße, insbesondere Reduzierung der Fahrbahnbreite zur Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten z.B. durch Markierung von Radverkehrsanlagen und/ oder Aufnahme in Tempo-30-Zone	
50-4	(F) Nordwest-Umgehung Burgfarnbach und der Westumgehung Fürth	Die Prüfung der Ortsumgehungen ist u.a. als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
51 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
51-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Mannhofer Straße/ Brückenstraße	Die Mannhofer Straße und Brückenstraße sind anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
51-2	(F) Westumgehung	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
52 – Anwohner Burgfarnbach (per Email)		
52-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Bernbacher Straße westlich des Kreisverkehrs	Die Bernbacher Straße wurde zwischen Lärmkartierung und Lärmaktionsplan mit einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche versehen. Somit wurde auf die Aufnahme als Lärmschwerpunkt verzichtet. Die Wirkung der Oberfläche auf die Lärmsituation wird in der folgenden Stufe der Lärmkartierung betrachtet. → Anregungen werden weitergeleitet
52-2	(F) Tempo-30-Zone (auch aus Gründen der Verkehrssicherheit)	

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
53 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
53-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente (Höhe Grundigpark), Straße „Am Europakanal“ und durch die Bahn	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
53-2	(F) Schallschutz an der Südwesttangente in Höhe Grundigpark	
53-3	(F) Geschwindigkeitskontrolle „Am Europakanal“	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP (ohne Ortsbezug) übernommen. → Wird eingearbeitet.
54 – Anwohner Poppenreuth (per Fragebogen)		
54-1	(F) Nachtflugverbot	Ein Nachtflugverbot besteht bereits. Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
54-2	(F) Ausbau ÖPNV	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
55 – Anwohner Theresienstraße (per Fragebogen)		
55-1	(H)/ (F) „Rasen“ in der Theresienstraße zwischen Badstraße und Comödie, deshalb Abschnitt Tempo-30 und ggf. „Brems Hügel“	Die Badstraße/ Theresienstraße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet, - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 11). Darüber hinaus gehende Maßnahmen wurden innerhalb der Arbeitsgruppe in der Stadtverwaltung insbesondere aufgrund der Einordnung als Staatsstraße intensiv diskutiert und als nicht angemessen beurteilt. Generell führen Brems Hügel z.T. zu größerer Lärmbelastung (Abbremsen + Beschleunigen auf kurzem Abschnitt).
56 – Anwohner Hans-Böckler-Straße (per Fragebogen)		
56-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Hans-Böckler-Straße	Hans-Böckler-Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 13)
56-2	(F) Ausbau der A 73	Vorschlag mit potenzieller Wirkung am Lärmschwerpunkt, aber nicht im Verantwortungsbe- reich der Stadt Fürth → Anregung wird weitergeleitet
57 – Anwohner Sack (per Fragebogen)		
57-1	(H)/ (F) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Sacker Hauptstraße, Seeackerstraße, Blütenstraße. Anbindung des Industriegebietes Sack/ Braunsbach über Felder/ Industriegebiete an die A 73, um die Innerortslagen zu entlasten.	Der Bereich Sack ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen. Umgehungen/ Anbindungen werden im LAP bereits umfangreich thematisiert, vgl. insbesondere Maßnahmen G1 und G2

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
57-2	(F) Durchsetzung/ Überwachung des Nachtflugverbotes (Ausnahmegenehmigungen erhalten derzeit selbst laute Flugzeuge/ Urlaubsflüge mit nächtlichem Abflug sind buchbar).	Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
58 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
58-1	Keine inhaltlichen Anmerkungen gemacht.	
59 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
59-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Weiherstraße	Die Weiherstraße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
59-2	(F) mehr Tempo-30-Zonen/ Geschwindigkeitskontrollen/ Flüsterasphalt (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Tempo-30-Zonen sind als Maßnahmenansätze bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. Lärmarme Fahrbahnoberflächen werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten → wird teilweise eingearbeitet
60 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
60-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg/ Kreuzung/ Fluglärm in der Früh	Der Fischerberg ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
60-2	(F) Westumgehung von Stadeln – nur eine Umgehung holt den Verkehr aus den Wohngebieten	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
61 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
61-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente (Höhe Grundigpark), inkl. der Spitzen durch Lkw/ Motorräder. Zudem Zugfahrten über die Brücke. Lärmschutzfenster sind eingebaut, helfen aber nicht gegen Lärm im Außenbereich/ beim Lüften.	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen Verantwortung für die Lärmaktionsplanung Bahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (wird im LAP ausgeführt, vgl. Kap. 2.6) → Anregung wird weitergeleitet
61-2	(F) Schallschutz an der Südwesttangente in Höhe Grundigpark	
61-3	(F) Bewuchs sollte nicht in regelmäßigen Abständen durch die Straßenmeisterei zurückgeschnitten werden	Vegetation entfaltet erst bei massiver Ausdehnung (mehrere hundert Meter Breite) eine wahrnehmbare lärmindernde Wirkung, diese wird bei Straßenbegleitgrün zumeist nicht erreicht.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
62 – Anwohner Vach (per Email)		
62-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
62-2	(F) Tempo-30-Zone auch in der Vacher Straße	Die Prüfung der Erweiterung des streckenhaften Tempo-30 (nicht als Zone) ist in Maßnahme 1.1 im LAP enthalten.
63 – Anwohner Hardhöhe (per Fragebogen)		
63-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Lautsprecheransagen U-Bahnhof/ Viertelstündiges Läuten der Kirchglocken	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet
63-2	(F) Lichtschächte des U-Bahnhofes schalldicht isolieren/ Viertelstündiges Läuten unterlassen	
64 – Anwohner Ritzmannshof (per Fragebogen)		
64-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Ritzmannshofer Straße und Verbindungsstraße nach Atzenhof (Missachtung der Geschwindigkeitsvorgabe, starker Verkehr früh/ abends durch überörtliche Pendler, Zunahme Lkw-Verkehr	Die benannten Straßen sind im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
64-2	(H) Fehlende ÖPNV-Erschließung	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP/ die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes sind in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
64-3	(H) Fehlender Gehweg zwischen Ritzmannshof und Atzenhof (Sicherheitsproblem für Fußgänger)	
64-4	(F) Diverse Maßnahmenvorschläge im Bereich Ritzmannshof/ Atzenhof - Verbot der Durchfahrt für LKW über 7,5t von Atzenhof/Mainstraße bis Kreisverkehr Obermichelbach - Einbindung der Linie 173 an den ÖPNV der infra - Umgehungsstraße - Sicherer Fuß- und Radweg zwischen Atzen- und Ritzmannshof	Die benannten Straßen sind im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen. Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. → Anregungen werden weitergeleitet
65 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
65-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
65-2	(F) Langfristig: Ortsumgehung Nord/ West	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
65-3	(F) Tempo-30/ Lkw-Durchfahrtsverbot (Anlieger frei) Vacher Straße, flankiert von Kontrollen	Die Prüfung der Erweiterung des streckenhaften Tempo-30 ist in Maßnahme 1.1 im LAP enthalten. Die Einordnung der Vacher Straße im Bestand (FüS 1) spricht gegen weitere verkehrsrechtliche Beschränkungen. Diese können erst bei Vorhandensein einer entsprechenden Alternative (z.B. Ortsumgehung) diskutiert werden. Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP (ohne Ortsbezug) übernommen. → Wird teilweise eingearbeitet.
66 – Anwohner Vacher Straße (Stadtteil „Eigenes Heim“) (per Fragebogen)		
66-1	(H) in der Vacher Straße: Zunahme von Lkw-Verkehr/ rote Busse sind sehr laut	Das Umfeld der Vacher Straße ist in diesem Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet. → Hinweis wird weitergeleitet
66-2	(F) Verbot von Quads	Quads sind für den allgemeinen Straßenverkehr zugelassen, es besteht kommunal derzeit keine Handhabe, diese Fahrzeuge zu verbieten.
66-3	(F) Förderung von Schallschutzfenstern.	Im LAP ist die freiwillige Förderung von Schallschutzfenstern durch die Stadt als Maßnahme verankert (vgl. Kap. 5.3). Das Umfeld der Vacher Straße ist in diesem Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
66-4	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße (im Stadtteil „Eigenes Heim“), auch Martinshörner wegen parkender Autos.	Das Umfeld der Vacher Straße ist in diesem Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
66-5	(F) Weniger Bebauung → weniger Autos → weniger Verkehr	Eine Verdichtung der innerstädtischen Bebauung kann zur Lärminderung durch einen Verzicht auf die Kfz-Nutzung durch entstehende kurze Wege beitragen. Bauen im Umland verstärkt den Kfz-Verkehr eher (Berufs- und Einkaufspendeln), vgl. u.a. Maßnahme G 2.
66-6	(F) In der Vacher Straße zwischen der Robert-Koch-Straße und Billiganlage das Parken auf beiden Seiten verbieten (Rettungsweg)	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation → Anregung wird weitergeleitet
67 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
67-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Herboldshofer Straße im Knotenpunktbereich zur Stadelner Hauptstraße sowie in der Kurve zum Bahnhof Vach	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Die weitere Straße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
67-2	(F) Umgehung Nordspange	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
67-3	(H) Schrankenschließzeiten bei Bhf Vach und an der Überfahrt in Richtung Steinach sind zu lang (zu frühes Schließen/ spätes öffnen)	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation. I.d.R. sind die Schrankenschließzeiten technisch bedingt bzw. auf Grundlage von Sicherheitspuffern dimensioniert. → Hinweis wird weitergeleitet
68 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
68-1	(F) Umgehungsstraße bauen	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
69 – Anwohner Umfeld Nürnberger Straße (per Fragebogen)		
69-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Nürnberger Straße, Maistraße, Sigmund-Nathan-Straße, Jakobi-nenstraße, Tannenstraße	Nürnberger Straße ist als Lärmschwerpunkt 12 im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind be-schrieben Die weiteren Straße sind im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärm-schwerpunkt eingeordnet worden
69-2	(H) Durch die Nürnberger Straße können Autofahrer weitgehend unbehelligt - vor allem nachts - rasen.	Die Prüfung eines streckenhaften Tempo-30 Nachts ist in Maßnahme 12.1 im LAP enthalten.
69-3	(H) Reisebusse können in der Nürnberger Straße vor dem Hotel unbehelligt den Motor laufen lassen - zumeist am Morgen (zwecks Kühlung oder Beheizung).	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet
69-4	(H) Die Maistraße gänzlich für das Bewohnerparken zu bestim-men - ohne Ausnahmen. Da die bisherige Regelung ständig un-terlaufen wird.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet
69-5	(F) Durchgangsverkehr in Wohnvierteln und Autoverkehr vor Schulen stoppen.	Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung des Straßennetzenetzes z.B. durch die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind in Maßnahme G1 formuliert.
70 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
70-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente/ Straße „Am Europakanal“ (Höhe Grundigpark)	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
70-2	(F) Lärmschutzwände an der Südwesttangente in Höhe Grundig-park, nördlich entlang der Tangente im Bereich Hasenstraße	
71 – Anwohner Amalienstraße (per Fragebogen)		
71-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Schwabacher Straße, Friedrichstraße, Gebhardtstraße, Nürnber-ger Straße, Königstraße, Uferstraße, Weiherstraße, Theresestra-ße, Bahnhofplatz, Herrnstraße, Ritterstraße, Amalienstraße	Von den benannten Straßen sind zwei als Lärmschwerpunkt eingeordnet (Schwabacher Stra-ße, vgl. Schwerpunkt 14), Herrnstraße (15) und Ritterstraße (16). Behandlung der weiteren genannten Straßen ggf. in nachfolgenden Stufen

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
71-2	(F) Tempo 30 insbesondere an weiteren Bereichen mit hohem Fußgänger-/ Kinderaufkommen, z.B. vor Schulen, Kitas, seniorenstiften etc.	Mit Novellierung der StVO Anfang 2017 lassen sich Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Verkehrssicherheitsgründen leichter umsetzen, dies jedoch nicht aus Gründen des Lärmschutzes. Keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung → Anregung wird weitergeleitet
71-3	(F) In vielen Straßen der Stadt mit Autoverkehr fehlen die notwendigen Bäume, damit die schädlichen Autoabgase gefiltert werden.	Luftreinhaltung besitzt keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung, Aspekt des Straßenbegleitgrünes ist jedoch im LAP enthalten (vgl. Kapitel 3.4)
71-4	(F) Tempo 30 auf allen Straßen	Der LAP bezieht sich maßnahmensseitig insbesondere auf die festgestellten Lärmschwerpunkte. Bzgl. genereller Geschwindigkeitsvorgaben ist die Bundesgesetzgebung verantwortlich.
71-5	(H) Bahnunterführung ist in miserablen Zustand/ sowie der Radabstellplatz Ludwigstraße	Keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung → Hinweis wird weitergeleitet
72 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
72-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
72-2	(F) Umgehungsstraße bauen (insbesondere der Schwerlastverkehr zwischen Stadelner Hauptstraße und Hafen ist unzumutbar)	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
73 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
73-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2). Die Mannhofer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
73-2	(F) Umgehungsstraße bauen (Bei Planungen zur Lärmreduzierung auch den Landkreis Fürth sowie die Stadt Erlangen mit einbeziehen.)	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
74 – Anwohner Schwabacher Straße (per Fragebogen)		
74-1	(F) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Schwabacher Straße/ Georg-Benda-Straße (nachts), Treffpunkt Raserzene	Die Schwabacher Straße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet, - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 14). Effekte durch Raser sind in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.
74-3	(F) Geschwindigkeitskontrollen insbesondere nach 22 Uhr (Ausschalten der LSA Schwabacher Straße, dann Rennen)	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP (ohne Ortsbezug) übernommen. → Wird Eingearbeitet.
74-3	(F) Erneuerung Fahrbahn/ Schieberkappen	Maßnahme 14.3 sieht den Einsatz von lärmarmen Asphalt bei erforderlicher Fahrbahnerneuerung vor

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
75 – Anwohner Innenstadt (per Fragebogen)		
75-1	(H) Belästigung durch Fahrzeuge mit zu lauten Auspuffanlagen, Quads	Gemäß den Vorgaben wird in der Lärmkartierung solche Besonderheiten nicht berücksichtigt, die tatsächliche Belastung kann demnach höher sein.
75-2	(F) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Rathauskreuzung	Bereich Rathauskreuzung anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
75-3	(F) Mehr Geschwindigkeitskontrollen	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → Wird eingearbeitet.
75-4	(F) Verbot von lauten Fahrzeugen, insbesondere frisierte Pkw/ Motorräder/ Quads	Vorgaben zum Fahrzeuglärm sind vom Gesetzgeber gemacht (u.a. aktuell neues Prüfverfahren im Bereich Motorradlärm UNECE-R 41.04), Problembereiche bleiben Nachrüstsätze. Generell ist die Kontrolle schwierig/ keine kommunale Aufgabe. → Hinweis wird weitergeleitet
75-5	(F) Reduzierung der Fahrstreifen Schwabacher Straße, Hochstraße, Würzburger Straße zugunsten Radfahrstreifen	Entsprechende Prüfaufträge sind in den Maßnahmen zu den benannten Lärmschwerpunkten enthalten (vgl. Schwerpunkte 6 und 14)
75-6	(F) Ein autofreier Sonntag pro Monat kann dazu beitragen, andere Mobilitätsideen zu entwickeln	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet
76 – Anwohner aus dem Bereich Poppenreuther Straße (per Fragebogen)		
76-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Erlanger Straße/ Poppenreuther Straße/ Espanstraße (in der Espanstraße gegenwärtig erhöhtes Schwerverkehrsaufkommen aufgrund von Baustellen)	Erlanger Straße/ Poppenreuther Straße sind als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 9). Die Espanstraße wurde anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen Temporär höheres Verkehrsaufkommen wird nicht berücksichtigt.
76-2	(F) mehr Tempo-30-Zonen. Geschwindigkeitsüberwachung, Flüsterasphalt (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärm-reduzierung in Fürth)	Die benannten Ansätze mit Ausnahme der Geschwindigkeitsüberwachung werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten. Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → Wird teilweise eingearbeitet.
76-3	(F) Sehr störend sind Einwürfe von Glasflaschen an den Containern im Bereich Espanstraße (außerhalb der zugelassenen Zeiten) sowie Pkw-Fahrten zu den Containern. Durch Entfernen der Container könnten zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
77 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
77-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Weiherstraße (auch aufgrund schmaler Gehwege, dichtem Vorbeifahren, Autoabgase)	Die Weiherstraße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen → Anregungen werden weitergeleitet
77-2	(F) Folgende Maßnahmen werden zur Reduzierung der Lärmbelastung gefordert: - weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen (Zone 30 kpl. in beide Richtungen ab Stadthalle) - Umweltzone an der gesamten Uferpromenade (Zone 20) - Fahrbahnsinseln - Flüsterasphalt - Spielstraße - Kreisverkehr an der Kreuzung Rosenstraße - nur noch eine einspurige Fahrbahn - Straße nur für Anlieger - LKW Verbot	
77-3	(H) Hinweis aus dem Aspekt der Verkehrssicherheit: keine gesicherte Querung vom Gehweg auf Seite der Stadthalle direkt zur U-Bahn (dabei Schulweg und Bereich mit hohem Fußgängeraufkommen durch die Stadthalle. Eine Fußgängerampel wäre eine schnelle und unkomplizierte Lösung.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet
78 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
78-1	(F) Nachts (22-8 Uhr) sollten nur noch Flugzeuge mit wirklich sehr leisen Triebwerken am Airport Nürnberg in westliche Richtung starten und landen dürfen!	Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
78-2	(F) Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der A 73 Richtung Stadeln	Verantwortlich für Lärm ausgehend von den Autobahnen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
79 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
79-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente (Höhe Grundigpark)/ Straße Am Europakanal	Bereiche anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
79-2	(F) Lärmschutzmauer an der Südwesttangente	Südwesttangente ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung im vorliegenden LAP nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
79-3	(F) Ausbau ÖPNV im Bereich Dambach (zu lange Fahrzeit Richtung Innenstadt/ zu geringe Taktung)	Keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung → Anregung wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
80 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
80-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
80-2	(F) Westumgehung (zur Entlastung mehrerer Ortsteile: Vach, Stadeln, Mannhof)	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
81 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
81-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Mannhofer Straße/ Erlanger Straße	Die Mannhofer Straße und die Erlanger Straße sind anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
82 – Anwohner Burgfarnbach (Fragebogen)		
82-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Würzburger Straße	Die Würzburger Straße wurde anhand der vorliegenden Lärmkartierung in diesem Bereich nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
83 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
83-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Mannhofer Straße (zwischen Kirche und Wasserwerk)	Die Mannhofer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
83-2	(F) Geschwindigkeitskontrollen (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → wird eingearbeitet
84 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
84-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
84-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
85 – Anwohner östl. Burgfarnbach/ Nähe Hafenstraße (per Fragebogen)		
85-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Hafenstraße (seit der Lärmkartierung 2012 ist die Belastung an der Hafenstraße (Geißäckerstr. bis Farnbachweg) gestiegen. Insbesondere seit dem Bau der Ampel an der Hafenstraße/ Würzburger Straße Besonders störend sind beschleunigende Motorräder nachts.)	Die Umgebung der Hafenstraße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet. Falls sich Eingangsgrößen (z.B. die Verkehrsbelegung) erheblich verändert haben, so wird sich dies in der nächsten Stufe der Lärmkartierung auswirken. Nicht berücksichtigt werden aufgrund des Berechnungsverfahrens jedoch tatsächlich gefährliche Geschwindigkeiten oder Einflüsse durch LSA.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
85-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
86 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen),		
86-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg (insbesondere Bremsen und Anfahren durch Lkw am Fischerberg aufgrund der LSA)	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
86-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
86-3	(F) Durchfahrtsverbot für auswärtige Lkw (nur in einem Fragebogen gefordert)	Lkw-Durchfahrverbote sind verkehrsrechtlich nicht pauschal anordenbar. Dieses in der Arbeitsgruppe innerhalb der Stadtverwaltung diskutiert, aufgrund der Einordnung als Staatsstraße jedoch verworfen.
87 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
87-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fluglärm insbesondere nachts	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2). Am Flughafen Nürnberg besteht ein Nachtflugverbot. Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
87-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
87-3	(F) Es kann nicht sein, dass die Vacher Bürger vom Kanal ausgeschlossen sind	Keine Relevanz für die Lärmaktionsplanung → Anregung wird weitergeleitet
88 – Anwohner Innenstadt (per Fragebogen)		
88-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Bahnhofplatz	Der Bahnhofplatz ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
88-2	(H) Verkehrsbehinderungen durch Tempo 30, Fahrbahnverengungen etc. sorgen nur für längere Beschallung, Staus und damit zusätzlichen Stop and Go Lärm	Langsames Fahren ist nachweislich lärmarm. Staus werden i.d.R. durch Knotenpunkte und nicht die Fahrt auf der freien Strecke (unabhängig von der Geschwindigkeit) hervorgerufen.
88-3	(F) Güterzugtunnel, d.h. auch Verzicht der Stadt auf ihre unsägliche Klage gegen den Fürther Bogen; moderne Drehgestelle an Güterwagons	Verantwortung für die Lärmaktionsplanung Bahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (wird im LAP ausgeführt, vgl. Kap. 2.6) → Anregung wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
88-4	Verkehrslärm ist geringster störender Lärmfaktor; permanente Veranstaltungen und Demos auf Freiheit u Bahnhofplatz/ Nachtschwärmer, dauernde Betonsanierungen und Baustellen rund um den Bahnhofplatz, sowie besonders Nachtbaustellen der Bahn sind das Lärmproblem	Im Lärmaktionsplan wird vorrangig (Straßen-) Verkehrslärm betrachtet. → Hinweis wird weitergeleitet
89 – Anwohner Dambach (per Email)		
88-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Zirndorfer Straße	Die Zirndorfer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
89-2	(F) Tempo-30 oder Verkehrsinsel	
90 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
90-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
90-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
90-3	(F) Schilder anbringen, damit bei roter LSA die Fahrer im Rückstau die Einfahrt in die Romminggasse freihalten.	Keine Relevanz für die Lärmaktionsplanung → Anregung wird weitergeleitet
91 – Anwohner Südstadt (per Fragebogen)		
91-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Straßenverkehrslärm aus der Unterführung Jakobinenstraße/ Ritterstraße, verstärkt durch die gefliesten Wände/ vier herunterhängende Werbetafeln	Die Ritterstraße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet (vgl. Lärmschwerpunkt 16).
91-2	(F) Schalldämmende Materialien an die Wände bringen, Werbetafeln entfernen, Lärmtrennwände zwischen Brückenpfeiler	Könnte zur Lärminderung vor Ort beitragen, auch wenn die Einflüsse keine Berücksichtigung in der Lärmkartierung finden. → Wird als Prüfauftrag übernommen
91-3	(H) In der letzten Bürgerversammlung wurde mit großer Mehrheit für eine Heckenpflanzung zwischen Frommüllerstraße und Südstadtpark gestimmt, (Lärmschutz, Partikelschutz für die am Rand spielenden Kinder) Die Verwaltung verzögert aber die Maßnahme erheblich.	Vegetation entfaltet erst bei massiver Ausdehnung (mehrere hundert Meter Breite) eine wahrnehmbare lärmmindernde Wirkung, diese wird bei Straßenbegleitgrün zumeist nicht erreicht. Damit keine direkte Relevanz für den LAP. → Hinweis wird weitergeleitet.
92 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
92-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Herboldshofer Straße	Die Herboldshofer Straße (außerhalb des Knotenpunktes mit der Stadelner Hauptstraße) ist im vorliegenden LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
92-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
93 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
93-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Weiherstraße	Die Weiherstraße ist im vorliegenden LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
93-2	(F) Straßen herrichten und Flüsterbeton (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Fahrbahnzustand und lärmarme Fahrbahnoberflächen werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten
94 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
94-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Theodor-Heuss-Straße in Stadeln. Dient landwirtschaftlichem Verkehr („Monstertraktoren mit bis zu zwei Anhängern“) und LKW > 3,5t, Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Des weiteren Abkürzung zu Höffner (statt über die Seeackerstraße)	Die Theodor-Heuss-Straße wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht im Rahmen der Lärmkartierung betrachtet
94-2	(F) Umgehungsstraße im Fürther Norden auch zur Entlastung von Vach und Mannhof	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
94-3	(F) Richtiges Nachtflugverbot am Flughafen Nürnberg	Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
95 – Anwohner Eigenes Heim (per Fragebogen)		
95-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Friedrich-Ebert-Straße. Dabei werden die im Vergleich zur parallelen Vacher Straße ausgewiesenen niedrigeren Pegel angezweifelt. Gründe: - Ende Tempo 30 Zone (d.h. Beschleunigungs-Geräusch) - Würzburger Strasse bis Kreuzung Robert-Koch-Str. = überwiegend Tempo 30 (Anmerkung: gemeint scheint die Vacher Straße zu sein) - m.E. ist das Verkehrsaufkommen in der Friedrich-Ebert-Strasse auch deutlich höher als im genannten Bereich der Vacher Strasse - die zahlreichen neuen Wohnungsbauprojekte in der Gegend führen auch zu immer höheren Verkehrsaufkommen	Für die Theodor-Heuss-Straße lagen augenscheinlich nur für den südlichen Teilabschnitt Verkehrsbelegungszahlen vor. Nur dieser Abschnitt wurde kartiert. Zu den weiteren Anmerkungen: - Die Beschleunigung wird in der Lärmkartierung nicht erfasst - Die Lärmbelastung in der Friedrich-Ebert-Straße ist als höher als in der Vacher Straße dargestellt (zu erkennen z.B. in der Karte LNight) - Auch das Verkehrsaufkommen ist höher (dickerer Balken), der Wert ist nur aus Gründen der Darstellung nicht dargestellt (liegt bei ca. 11.000 Kfz)

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
96 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
96-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente/ über die Bahnbrücke fahrenden Züge	Die Südtangente wurde anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen Verantwortung für die Lärmaktionsplanung Bahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (wird im LAP ausgeführt, vgl. Kap. 2.6) → Anregung wird weitergeleitet
96-2	(F) Lärmschutzmauer oder -wall an der Südwesttangente in Höhe Grundigpark	Südwesttangente ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung im vorliegenden LAP nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
97 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
97-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
97-2	(F) Umgehungsstraße/ Durchgangsverkehr raus aus Vach	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
97-3	(F) Zu wenig Parkplätze in den Wohngebieten Sandleithe/ Steinbruchweg/ Sandbergstraße/ Altengraben – zwei Stellplätze pro Wohnung auf dem eigenen Grundstück sollten Pflicht sein/ Kurzzeit-Parkzonen auf der Straße für Be- und Entladen	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation → Anregung wird weitergeleitet
97-4	(F) Blitzer mit integrierter Lärmmessung, zu laute Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen/ bestrafen. Fahrzeuge mit nicht zugelassenen Veränderungen beschlagnahmen + Gutachten + Strafe + Fahrverbot	Eine solche Messung dürfte keine Beweiskraft haben (Wie erfolgt die eindeutige Zuordnung zu einem Fahrzeug?)
97-5	(F) Kreisverkehr statt LSA-Knotenpunkt Vacher Straße/ Stadelner Straße, Vorrangschaltung für Linksabbieger/ Geradeausfahrer an LSA Vacher Straße/ Obermichelbacher Straße aus Richtung Süd und Vacher Straße/ Stadelner Straße aus Richtung Nord. Bushaltestellen-Buchten gegen Rückstau/ Hupkonzerte.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation am Lärmschwerpunkt. → Anregung wird weitergeleitet
98 – Anwohner aus dem Bereich A 73 (per Fragebogen)		
98-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: A 73 zwischen Poppenreuther und Ronhöfer Brücke	Verantwortlich für Lärm ausgehend von den Autobahnen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. →Anregung wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
99 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
99-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Waschstraße (offene Türen)	Stadelner Hauptstraße in Stadeln ist nur im Knotenpunktbereich als Lärmschwerpunkt 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Die Emissionen der Waschstraße haben keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP → Hinweis wird weitergeleitet
99-2	(F) Westumgehung	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
100 – Anwohner Innenstadt (per Fragebogen)		
100-1	(H)/ (F) Begrüßt die Einordnung der Hirschenstraße in die Tempo-30-Zone (vgl. Maßnahme 10.1) Warum wird nicht auch die Maxstraße (ähnlicher Charakter/ ähnliche Verkehrsbelegung) aufgenommen? Zudem gibt es in der Maxstraße keine Geschwindigkeitskontrollen, aber augenscheinlich Übertretungen.	Die Maxstraße wurde im Rahmen der Lärmkartierung nicht betrachtet. Eine Aussage zur Lärmbelastung ist demnach nicht möglich. Die Maßnahme 10.1 bezieht sich nur auf den Lärmschwerpunkt Hirschenstraße, Tempo-30 kann ggf. auch die Maxstraße mit einbeziehen – die Abstimmung der genauen Anordnung erfolgt derzeit innerhalb der Stadtverwaltung. Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP (ohne Ortsbezug) übernommen. → wird teilweise eingearbeitet
101 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
101-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Weiherstraße	Die Weiherstraße ist im vorliegenden LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
101-2	(F) mehr Geschwindigkeitskontrollen z.B. Schwabacher Straße südlich der Maxstraße und Nürnberger Straße in Richtung Süden (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → wird eingearbeitet
102 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
102-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
102-2	(F) ÖPNV-Angebot nicht ausdünnen/ es sollte nicht noch mehr Individualverkehr werden (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes sind in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
103 – Anwohner Vach (per Email)		
102-1	(F) Einbau von Bodenwellen (auch als Beitrag zur Verkehrssicherheit) in Schulnähe und an langen, geraden Straßen	Bodenwellen können z.T. auch zu größerer Lärmbelastung (Abbremsen + Beschleunigen auf kurzem Abschnitt) führen. Aus Aspekten der Sicherheit können diese aber sinnvoll sein. → Anregung wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
103-2	(F) Mehr Radwege an wichtigen Routen reduziert auch Autolärm	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs/ des Umweltverbundes sind in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
104 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
104-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
104-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
105 – Anwohner Fuchsstraße (per Fragebogen)		
105-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fuchsstraße	Fuchsstraße war als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet, aufgrund einer fehlerhaften Annahme zur zulässigen Geschwindigkeit jedoch zurückgestellt (erneute Prüfung in der nächsten Stufe LAP)
105-2	(F) Umleitung des Verkehrs von Zirndorf nach Fürth, der über die Fuchsstraße läuft	
105-3	(F) Tempo 30-Zonen, Durchfahrt nur für Anlieger, Einbahnstraßen, (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Die Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung des Straßennebennetzes z.B. durch die Anordnung von Tempo-30-Zonen ist in Maßnahme G1 formuliert.
106 – Anwohner Fuchsstraße (per Fragebogen)		
106-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fuchsstraße	Fuchsstraße war als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet, aufgrund einer fehlerhaften Annahme zur zulässigen Geschwindigkeit jedoch zurückgestellt (erneute Prüfung in der nächsten Stufe LAP)
106-2	(F) Umgehungen nutzen, für uns wäre das die Südwesttangente. Pendler aus Zirndorf nutzen die Fuchsstraße. Fuchsstraße ist zum Teil um Wasserschutzgebiet/ Wiesengrund ist Naherholungsgebiet: Verkehrs- und Geschwindigkeitsreduktion notwendig. Zudem werden Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt.	
107 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
107-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße	Stadelner Hauptstraße in Stadeln ist nur im Knotenpunktbereich als Lärmschwerpunkt 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
107-2	(F) Verbot des Lkw-Verkehrs auf der Stadelner Hauptstrasse von Mannhof (Mercedes, Nordfrost).	Ein Lkw-Durchfahrtsverbot kann erst bei Vorhandensein einer entsprechenden Alternative (z.B. Ortsumgehung) diskutiert werden.
108 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
108-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Mannhofer Straße (zwischen Kirche und Wasserwerk)	Die Mannhofer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
108-2	(F) Geschwindigkeitskontrollen (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP → wird eingearbeitet
109 – Anwohner Oberfürberger Siedlung (per Fragebogen)		
109-1	(H) Radfahrstreifen an der Heilstättenstraße endet/ Weiterfahrt auf Fahrbahn ist gefährlich.	Keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung (kein Lärmschwerpunkt). → Anregung wird weitergeleitet
109-2	(F) Dichterer Bustakt nach Weiherhof in Reaktion auf Zuwachs der Einwohnerzahlen durch Bebauung des Ortsteiles Egersdorf Nord, Weiherhof und Wachendorf	
109-3	(F) Verkehrsinsel für die Schulkinder zwischen den gegenüber liegenden Haltstellen	
110 – Anwohner Innenstadt (per Fragebogen)		
110-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Menschen die sich nachts lautstark in der Hornschuchpromenade rumtreiben	Keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet
110-2	(F) Autofreie Stadt	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
111 – Anwohner östl. Burgfarrnbach/ Nähe Hafenstraße (per Fragebogen)		
111-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Farrnbachweg	Die Umgebung der Hafenstraße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
111-2	(F) Lärmschutzwände mit Bepflanzung, Schallschutzfenster, lärmreduzierte Fahrbahndecke (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Die Ansätze werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten
111-3	(H) Partys unter der Brücke des Kanals am Farrnbach/ Farrnbachweg	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation am (Verkehrs-) Lärmschwerpunkt. → Anregung wird weitergeleitet
112 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
112-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Brückenstraße	Die Brückenstraße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
112-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
113 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
113-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße/ Obermichelbacher Straße	Bereich ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
113-2	(F) Umgehungsstraße, der Verkehr muss aus den Ortschaften raus.	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
113-3	(F) Tempo-30-Zone in Wohngebieten (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärm-reduzierung in Fürth)	Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung des Straßennennetzes z.B. durch die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind in Maßnahme G1 formuliert.
113-4	(H) E-Autos wäre das Rezept für alle unsere Probleme	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation am (Verkehrs-) Lärmschwerpunkt/ nur indirekte Förderung möglich
114 – Anwohner Bernbacher Straße (per Fragebogen)		
114-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Bernbacher Straße	Die Bernbacher Straße ist im Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Würzburger Straße im vorliegenden LAP nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
114-2	(F) Geschwindigkeitskontrolle durch stationären Blitzer	
114-3	(F) Verbot der Durchfahrt für auswärtige Pkw	
115 – Anwohner Neumannstraße (per Fragebogen)		
115-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente, Schwabacher Straße, Raserei in der Tempo-30-Zone Neumannstraße	Die Schwabacher Straße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet, - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 14). Die Südwesttangente/ Neumannstraße sind im vorliegenden LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
115-2	(F) engere Straßen, mehr Fußgängerzonen, breitere Gehwege, mehr Radwege (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Die Ansätze werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten
116 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
116-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße, insbesondere auch der landwirtschaftliche Verkehr (private Messung hat 90 dB ergeben)	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2). Die Mannhofer Straße in Stadeln ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet. Temporäre Messungen bilden nur die jeweilige Spitze, nicht aber einen Durchschnittswert ab und sind so nicht vergleichbar mit den Ergebnissen der Lärmkartierung.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
116-2	(H) Tempo 30 auf der Mannhofer Straße wird durch die LSA am Knoten wirkungslos: durch den Versuch, die Grünphase zu erwischen, wird beschleunigt.	Die Mannhofer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
116-3	(F) Umgehungsstraße im Fürther Norden bauen/ die Nordumgehung Stadeln hingegen würde nur auf den Fischerberg wirken	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
116-4	(F) Schwerlast- und überörtlicher Verkehr sind aus den Wohngebieten herauszuhalten	Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung des Straßennetzes z.B. durch die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind in Maßnahme G1 formuliert.
117 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
117-1	(F) Mittels Westumgehung den Fürther Norden entlasten	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
118 – keine Ortsangabe (per Email)		
118-1	(F) Ausweitung des Tempo 30 auf der Soldnerstraße in Richtung Süden	Die Soldnerstraße ist im nördlichen Abschnitt als Lärmschwerpunkt eingeordnet (vgl. LAP, Schwerpunkt 5). Die dort beschriebene Maßnahme 5.1 würde sich aber auch auf den angegebenen Abschnitt auswirken, bei positivem Prüfergebnis mittels Tempo 30 als Zone.
119 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
119-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente (Höhe Grundigpark), inkl. der Spitzen durch Lkw/ Motorräder. Zudem Zugfahrten über die Brücke (Dröhnen)	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen Verantwortung für die Lärmaktionsplanung Bahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (wird im LAP ausgeführt, vgl. Kap. 2.6) → Anregung wird weitergeleitet
119-2	(F) Schallschutz an der Südwesttangente in Höhe Grundigpark	
120 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
120-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).
120-2	(F) Umgehungsstraße für Lkw und Motorräder	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten. Die Zuweisung nur bestimmter Fahrzeuggruppen ist verkehrsrechtlich nicht pauschal anordenbar.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
121 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
121-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2). Die Mannhofer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
121-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
122 – Herr und Frau Rau, (2x per Email) Anwohner Königstraße		
122-1	(H) Keine Lärmtests im stärksten belasteten Teilabschnitt der Königstraße zwischen Kino und Rathaus – Absicht oder Versehen?	Die Lärmkartierung ist auch im benannten Abschnitt durchgeführt worden. Anhand der Ergebnisse fand allerdings keine Einordnung als Lärmschwerpunkt statt. Diese bedingt neben hohen Lärmpegeln auch eine gewisse Anzahl betroffener Anwohner. Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen.
122-2	(F) Zunahme an Verkehrslärm durch Wirtschaftszuwachs, Neue Mitte, Kino, weitere Einkaufszentren usw. Bei Einzug ruhige Stadtparklage ist von der Ruhe nichts mehr geblieben (Zulieferverkehr, ständiger Busverkehr usw.), dadurch gesundheitliche Probleme. Es wäre dringend nötig, dass auch mal in diesem Straßenabschnitt eine Lärmmessung durchgeführt und auch veröffentlicht wird.	Die Lärmkartierung ist auch im benannten Abschnitt durchgeführt worden, die Ergebnisse wurden veröffentlicht.
123 – Anwohner aus dem Bereich Kapellenstraße (per Email)		
123-1	(H) Seit Sommer Häufung nächtlicher Lärmspitzen in der Kapellenstraße (Unnötiges hochtouriges Beschleunigen) Fast könnte man glauben, es würden Autorennen stattfinden...	Kapellenstraße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkte 7 und 8). Einflüsse wie die absichtliche/ übermäßige Beschleunigung gehen in die Lärmberechnung nicht ein. → Hinweis wird weitergeleitet
124 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
124-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: in den Wohnräumen an der Mannhofer Straße	Die Mannhofer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
124-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
125 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
125-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Steinacher Straße/ Herboldshofer Straße, insbesondere auch durch den zunehmenden landwirtschaftlichen Verkehr	Die Herboldshofer Straße (außerhalb des Knotenpunktes mit der Stadelner Hauptstraße) ist im vorliegenden LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen Die Steinacher Straße ist aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung oder fehlender Verkehrsbelegungsdaten nicht kartiert worden.
125-2	(F) Verbindung zwischen A 73 und Südwesttangente	Die Prüfung von Ortsumgehungen ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
126 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
126-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).
126-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
127 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
127-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: auf die Annastraße einwirkender Lärm der Stadelner Hauptstraße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).
127-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
128 – Anwohner Nürnberger Straße (per Fragebogen)		
128-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Nürnberger Straße (am schlimmsten während der Kirchweihumleitung)/ Allgemein: Rasende Autos, Tuning-Autos; Motorräder, Quads...das hallt sehr zwischen den Häusern	Nürnberger Straße ist als Lärmschwerpunkt 12 im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben Vorgaben zum Fahrzeuglärm sind vom Gesetzgeber gemacht (u.a. aktuell neues Prüfverfahren im Bereich Motorradlärm UNECE-R 41.04), Problembereiche bleiben Nachrüstsätze. Generell ist die Kontrolle schwierig/ keine kommunale Aufgabe.
128-2	(F) Verkehrsstrom von A73/ Nürnberg zur Südstadt anders leiten: ab Stadtgrenze auf die andere Seite der Gleise, via Karolinenstrasse entlang (hier sind nur einseitig Häuser und viele Gewerbeflächen, in der Nürnberger Straße hingegen beidseitig engere Häuserschluchten.)	Generell ein Ansatz, welcher vertiefende Prüfungen z.B. im Rahmen des VEP bedingt. Es ist aber anzunehmen, dass bereits im Bestand auf der angegebenen Relation nicht die Nürnberger Straße genutzt wird.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
128-3	(H) Schallschutzfenster verlagert nur das Lärmproblem auf die Hauseigentümer u. d. Denkmalschutz macht das ganze sehr teuer (Holzfenster etc.).	Finanzielle Unterstützung soll die Belastung reduzieren.
128-4	(F) Mehr durchgängige Radwege und sinnvolle Radabstellplätze, damit grundsätzlich weniger Autoverkehr.	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (inkl. Radverkehr) ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
128-5	(F) B 8 nicht mitten durch die Stadt führen	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
129 – Anwohner aus dem Bereich Breslauer Straße (per Fragebogen)		
129-1	(F) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Schwabacher Straße, Breslauer Straße. Generell wird auch durch Quads eine Belästigung empfunden.	Die Schwabacher Straße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 14). Die Breslauer Straße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen. Quads sind für den allgemeinen Straßenverkehr zugelassen.
129-2	(F) Der Lärmschutzwall entlang der Breslauer Str. ist nicht mehr ausreichend. Dieser entspricht der Verkehrsbelastung vor 25 Jahren. LKW-Nachtfahrverbot auf der Breslauer Str.	Die Breslauer Straße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen.
129-3	(F) Mehr Lärmschutz entlang der Würzburger Bahnstrecke im Stadtgebiet	Verantwortung für die Lärmaktionsplanung Bahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (wird im LAP ausgeführt, vgl. Kap. 2.6) → Anregung wird weitergeleitet
130 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
130-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Weiherstraße	Die Weiherstraße ist im vorliegenden LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
130-2	(F) Geschwindigkeitsbegrenzung (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Als Maßnahmenansatz bzw. in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im LAP enthalten
131 – Anwohner Südstadt (per Fragebogen)		
131-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Hauptverkehrsstraßen wie z.B. Schwabacher Str., Nürnberger Str., Königstr. etc. und die Umgebung von Frankenschnellweg und Südwest-Tangente	Die benannten Straßen sind z.T. als Lärmschwerpunkte eingeordnet, Maßnahmen sind beschrieben. Die weiteren Straßen werden ggf. in der nächsten Stufe des LAP behandelt.
131-2	(H)/ (F) Unverständnis, warum Squads und Sportwagen künstlich laut gemacht/ überhaupt zugelassen werden. In der Stadt sollte nur noch Elektromobilität, die wesentlich leiser ist (und keine Abgase produziert) zugelassen werden.	Der LAP bezieht sich maßnahmensseitig insbesondere auf die festgestellten Lärmschwerpunkte. Bzgl. genereller Zulassungsfragen ist die Bundesgesetzgebung verantwortlich. Elektromobilität ist bzgl. der Alltagstauglichkeit noch nicht mit klassischen Kfz konkurrenzfähig.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
131-3	(F) Beachtung akustischer Effekte bei der Stadtplanung, z.B. ist die Anlage/ Ausrichtung des Südstadtparkes ungünstig.	Wird im LAP bereits thematisiert, vgl. insbesondere Maßnahme G2
131-4	(F) Bessere Angebote für leise Verkehrsmittel: Fußgänger und Radfahrer benötigen mehr Platz und attraktivere Wege. Lärm-Vermeidung ist noch besser als Lärm-Reduzierung!	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
132 – Anwohner Südstadt (per Email)		
132-1	(F) Verkehrsberuhigung der Herrnstraße (z.B. Tempo 30) ist aufgrund dieser Durchgangsstraße ein absoluter Blödsinn.	Die Herrnstraße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet (vgl. Lärmschwerpunkt 15). In den Maßnahmen ist eine Anordnung oder Prüfung von Tempo 30 oder andere Verkehrsberuhigung nicht vorgesehen (vgl. Maßnahmen 15.1 - 15.3)
132-2	(H)/ (F) Amalienstraße ist gefährlich, eng, auf beiden Seiten zugeparkt/ ohne Einsicht in/ aus Nebenstraßen, dabei aber zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h. In Höhe der Paulskirche offene alte Pflastersteine. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h Stundenkilometer und neue Asphaltierung.	Amalienstraße wurde anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung des Straßennetzwerkes z.B. durch die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind aber allgemein in Maßnahme G1 formuliert.
133 – Anwohner Ronhof (per Fragebogen)		
133-1	(H) Lärm der A 73 im Bereich Gewendeweg	Verantwortlich für Lärm ausgehend von den Autobahnen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
133-2	(F) Einhausung der A 73 zwischen AS Fürth Poppenreuth und Fürth Ronhof nach dem Vorbild der Einhausung in Hösbach auf der A3 Würzburg/ Frankfurt	
133-3	(F) Mehr Kreisverkehre im Fürther Stadtgebiet und damit Abschaffung von Ampelanlagen und deren Wartungs- und Unterhaltskosten	Wird im LAP bereits thematisiert.
134 – Anwohner Südstadt (per Fragebogen)		
134-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Schwabacher Straße/ Herrenstraße (Anmerkung: gemeint ist vermutl. Herrnstraße)	Die Schwabacher Straße und die Herrnstraße sind als Lärmschwerpunkt eingeordnet, - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkte 14 und 15).
134-2	(F) Kopfsteinpflaster austauschen gegen Teerdecke (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Wird im LAP bereits thematisiert.
135 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
135-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Maxbrücke	Die Maxbrücke ist im vorliegenden LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
135-2	(F) Asphalt/ Tempo-30-Zone (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Die Ansätze werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten
136 – Anwohner östl. Burgfarnbach/ Nähe Hafenstraße (per Fragebogen)		
136-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente, Kreuzung Hafenstraße/ Hintere Straße, Würzburger Straße (Ortsdurchfahrt Burgfarnbach), Hintere Straße (gesamte Länge)	Die Würzburger Straße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 4). Die weiteren Straßen werden ggf. in der nächsten Stufe des LAP behandelt.
136-2	(F) Sperrung für Durchgangsverkehr (insbesondere LKW), Geschwindigkeitsbeschränkungen + Kontrollen, Ausbau ÖPNV und Radverkehr, „Flüsterasphalt“ (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Die beschriebenen Ansätze sind überwiegend in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert. Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP übernommen. → Wird teilweise eingearbeitet.
136-3	(F) In der Auflistung zum Schutz ruhiger Gebiete fehlen: - das Waldgebiet "Schmalholz" - der Schlosspark Burgfarnbach - sämtliche landwirtschaftlichen Fluren westlich und nordwestlich des bebauten Stadtgebiets	Das Schmalholz und der Schloßpark Burgfarnbach sind bereits im ausgewiesenen Gebiet 12 - LSG Farnbachtal (Kategorie 3) enthalten. Der Einordnung der großräumigen „ruhigen Gebiete“ wurde i.d.R. der Vorbehalt eines naturschutzrechtlichen Status zugrunde gelegt – daraus ergibt sich bereits eine umfangreiche Ausweisung im Fürther Norden/ Westen.
137 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
137-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1).
137-2	(F) Umgehungsstraße im Fürther Norden	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
138 – Anwohner Schwand (per Fragebogen)		
138-1	(H)/ (F) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Kirche Christ-König an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße/ Würzburger Straße: überlange Dauer des 7-Uhr-Morgenläutens (ggf. sieben Mal läuten, was in einem Wohngebiet vielleicht ausreichen könnte?)	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet
139 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
139-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg, Stadelner Str., Stadelner Hauptstraße und Herboldshofer Str.	Fischerberg ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Die weitere Straße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
139-2	(F) Westumgehung	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
139-3	(F) Nachtflugverbot bzw. ein Verbot der besonders lauten Transportflugzeuge nachts.	Ein Nachtflugverbot besteht bereits. Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
140 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
140-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Romminggasse (Lärm Fischerberg)	Fischerberg ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
140-2	(F) Westumgehung	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
141 – Anwohner Weiherstraße (per Fragebogen)		
141-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Würzburger Straße/ Regelsbacher Straße bzw. generell Ortsmitte Burgfarnbach	Die Würzburger Straße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 4). Die Regelsbacher Straße wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht im Rahmen der Lärmkartierung betrachtet
141-2	(F) Ziegelhüttenweg ausbauen insbesondere für Rettungsfahrzeuge auf dem Weg zum Fritz-Rupprecht-Heim	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation am (Verkehrs-) Lärmschwerpunkt → Anregung wird weitergeleitet
141-3	(H) Fahrbahnzustand im Knotenpunkt-Bereich Würzburger Straße/ Regelsbacher Straße/ Lehenstraße ist eine Zumutung	Der Ausbau der Würzburger Straße in diesem Abschnitt ist geplant.
142 – keine Ortsangabe (per Fragebogen)		
142-1	Fragebogen war leer.	
143 – Anwohner Stadeln/ Mannhof (per Fragebogen)		
143-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg/ Mannhofer Straße	Die Stadelner Hauptstraße und der Fischerberg sind im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkte 2 und 3). Die Mannhofer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
143-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
143-3	(F) Die Verkehrs-Infrastruktur muss der Industrie-Infrastruktur angepasst werden	Wird im LAP bereits umfangreich thematisiert, vgl. Insbesondere Maßnahmen G1 und G2

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
144 – Anwohner Erlanger Straße (per Fragebogen)		
144-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Erlanger Straße	Erlanger Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkte 8/ 9).
144-2	(F) Ausbau ÖPNV (günstigere Fahrpreise/ bessere Taktung), Einordnung von Verkehrsinseln	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
144-3	(H) Was nützen Radwege auf beiden Fahrbahnseiten, wenn viele Radfahrer sie nicht nutzen, sondern lieber auf den Gehsteigen fahren? Die Polizei verfolgt solche Vergehen in Fürth nicht!	Die Nutzung von Gehwegen deutet oftmals auf einen fehlenden Netzzusammenhang, welcher mit Ausbau des Wegenetzes reduziert wird. → Hinweis wird weitergeleitet
145 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
145-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße (Autos, Lkw, in Sommernächten Motorradfahrer mit überhöhter Geschwindigkeit) Bayernstraße (Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit).	Stadelner Hauptstraße ist Bereich des Knotenpunktes Fischerberg im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3). Weitere Anliegerstraßen im Umfeld sind nicht betrachtet worden, da diese aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht kartiert wurden.
145-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
145-3	(F) Nachtflugverbot	Ein Nachtflugverbot besteht bereits (ausgenommen sind Flugzeuge der „Bonusliste“, so auch im LAP ausgeführt). Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken. → Anregung wird weitergeleitet
145-4	(F) Direkte Busverbindung zwischen Fürth-Nord und Erlangen-Süd	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation an Schwerpunkten im Sinne der LAP → Anregung wird weitergeleitet
146 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
146-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg	Fischerberg ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 im LAP eingeordnet – Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
146-2	(F) Westumgehung zur Entlastung von Vach und Stadeln	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
147 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
147-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße (Pkw und Lkw, ganztags mit überhöhter Geschwindigkeit)	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
147-2	(F) Flüsterasphalt, Tempo 30 und stationäre Geschwindigkeitsüberwachung	Lärmarmer Asphalt ist u.a. als Maßnahme benannt, Tempo 30 wurde innerhalb der Arbeitsgruppe in der Stadtverwaltung intensiv diskutiert und insbesondere aufgrund der Einordnung als Staatsstraße als nicht angemessen beurteilt. Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP → Wird teilweise eingearbeitet.
148 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
148-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Seestraße (Verkehr durch Umgehung der Ampel)/ Stadelner Hauptstraße (Pkw und Lkw, ganztags mit überhöhter Geschwindigkeit)	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2). Die Seestraße ist nicht betrachtet worden, da diese aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht kartiert wurde. → Hinweis auf Abkürzung wird weitergeleitet
148-2	(F) Seestraße auf Tempo 30 beschränken und nur Durchfahrt für Anlieger.	Die Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung des Straßennetzes z.B. durch die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind in Maßnahme G1 formuliert. Generell ist die Kontrolle von Nicht-Anliegern schwierig umzusetzen.
148-3	Stadelner Hauptstraße in Mannhof und auch Stadeln, teilweise auf Tempo 30 beschränken. Flüsterasphalt, dauerhafte Blitzanlage, Schallschutzwälle	Lärmarmer Asphalt ist u.a. als Maßnahme benannt, Tempo 30 wurde innerhalb der Arbeitsgruppe in der Stadtverwaltung intensiv diskutiert und insbesondere aufgrund der Einordnung als Staatsstraße als nicht angemessen beurteilt. Schallschutzwälle dürften aufgrund ihrer baulichen Breite nicht eingeordnet werden können. Der Ansatz verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung wird in den LAP (ohne Ortsbezug) übernommen. → Wird teilweise eingearbeitet.
148-4	(F) Verkehrsumgehung	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
149 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
149-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Lkw-Verkehr zu Nordfrost/ Mercedes via Brückenstraße	Die Brückenstraße sind anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
149-2	(F) Die o.g. Lkw-Verkehre unterbinden	Lkw-Durchfahrverbote sind verkehrsrechtlich nicht pauschal anordenbar. Die Einordnung der Brückenstraße als Staatsstraße bedingt die Abwicklung überörtlicher Verkehre.
149-3	(H) Die Kinder der Kinderkrippe sind von Abgasen sehr stark betroffen, Schadstoffmessungen sind überfällig.	Luftreinhaltung besitzt keine direkte Relevanz für die Lärmaktionsplanung → Anregung wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
150 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
150-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße zwischen Fischerberg und Mannhof, zudem zu schnell fahrende Lkw, Motorräder. Flugzeuge weichen von den vorgegebenen Routen ab.	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP z.T. als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2). Verantwortlich für Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Regierung Mittelfranken.
150-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
151 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
151-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Gebrüder-Grimm-Straße (Verkehr durch Umgehung der Ampel insbesondere nach Umstellung des Signalprogramms), zusätzlich überhöhte Geschwindigkeit, auch Sicherheitsproblem	Die Gebrüder-Grimm-Straße ist nicht betrachtet worden, da diese aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht kartiert wurde. → Hinweis auf Abkürzung wird weitergeleitet
151-2	(F) Maßnahmen zur Reduzierung des „Schleichverkehrs“: - Temporeduzierende Maßnahmen z.B. Verkehrs-/ Fußgängerinsel am Ende Gebr.-Grimm-Str./ Fritz-Erler-Straße -> kein "Reinrasen" mehr, - reine Anwohnerstraße/ Einbahnstraße oder sogar Sackgasse - Erhebungen in der Straße, um Tempo für die Durchfahrtszeit gering zu halten	
151-3	(F) günstigere Fahrpreise Bus als Anreiz, besserer Fahrstil der Fahrer	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
152 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
152-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Mannhofer Straße jeweils in Mannhof	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2). Die Mannhofer Straße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet.
152-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
152-3	(F) Ausbau der Autobahn-Anschlussstellen in Nürnberg, um frühzeitiges Abfahren von der A 73 zu verhindern	Vorschlag mit potenzieller Wirkung am Lärmschwerpunkt, aber nicht im Verantwortungsbereich der Stadt Fürth → Anregung wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
153 – Anwohner Dambach (per Fragebogen)		
153-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Kreuzung Forsthausstrasse/ Brünneleinsweg + Forsthausbrücke	Bereiche anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
153-2	(F) gezielte Steuerung der Verkehrsflüsse (starker Pendlerverkehr!). Eventuell Kombination Park&Ride + Ausbau der U-Bahn, speziell in Richtung Zirndorf fördern. 30km/h flächendeckend ausser auf den mehrspurigen Strassen (je Fahrtrichtung). Nebenstrassen in Wohngebieten nur für Anlieger zugänglich machen.	Die Ansätze werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten bzw. der Verkehrsentwicklungsplanung (G1) enthalten
153-3	(F) Bei Ausbau von Wohngebieten/ Erteilung von Baugenehmigungen Schleichwege vermeiden u. entstehenden Durchgangsverkehr beachten. Lärmreduzierungsmaßnahmen für die Betroffenen identifizieren u. umsetzen. Negativbeispiel: Lärm an der Tangente - nicht ausreichend wirksamer / fehlender Lärmschutz.	Wird im LAP bereits umfangreich thematisiert, vgl. insbesondere Maßnahmen G1 und G2
154 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
154-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fischerberg	Der Fischerberg ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
154-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
155 – BI Verkehr Fürth Nord-West e.V. (per Email)		
155-1	(F) Aufnahme der landwirtschaftlich genutzten Hochfläche westlich von Vach zwischen Michelbachtal und Zenntal zusammen mit dem LSG Michelbachtal und dem LSG Zenntal als ruhiges Gebiet in Kategorie 1.	Der Einordnung der großräumigen „ruhigen Gebiete“ wurde i.d.R. der Vorbehalt eines naturschutzrechtlichen Status zugrunde gelegt – daraus ergibt sich bereits eine umfangreiche Ausweisung in der Umgebung von Vach
156 – Anwohner Stadeln/ Mannhof (per Fragebogen)		
156-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).
156-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
157 – Anwohner Innenstadt (per Fragebogen)		
157-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Badstraße	Die Badstraße ist als Lärmschwerpunkt eingeordnet, - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 11).
157-2	(F) Geschwindigkeitsbeschränkung Badstraße	Entsprechender Prüfauftrag ist in Maßnahme 11.1 formuliert.
158 – Anwohner Eschenau (per Fragebogen)		
158-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente/ Straße „Am Europakanal“ (Höhe Eschenau)	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
158-2	(F) Lärmschutzwand oder Flüsterasphalt an der Südwesttangente	
159 – Anwohner Fuchsstraße (per Fragebogen)		
159-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fuchsstraße (Eingang Fürth/ Dambach)	Fuchsstraße war als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet, aufgrund einer fehlerhaften Annahme zur zulässigen Geschwindigkeit jedoch zurückgestellt (erneute Prüfung in der nächsten Stufe LAP)
159-2	(F) Tempo 30-Zone Fuchsstraße	
160 – Anwohner Stadeln/ Mannhof (per Fragebogen)		
160-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße/ Fischerberg/ Mannhof	Knotenpunkt ist im Zuge des Lärmschwerpunktes 3 (Fischerberg) im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 3).
160-2	(F) Nordumgehung	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
161 – Anwohner Espanstraße (per Fragebogen)		
161-1	(H) Hohe Lärmbelastung in der Espanstraße	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen.
161-2	(F) Tempo-30-Zone Espanstraße	
162 – Anwohner Stadeln/ Mannhof (per Fragebogen)		
162-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße, Brückenstraße, Mannhofer Straße, Vacher Straße (Belastung der Straßen nimmt stetig zu, diese sind für diese Belastung nicht ausgelegt.	Die benannten Straßen sind im LAP als Lärmschwerpunkte eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkte 1-3).
162-2	(F) Westumgehung (Notwendig sowohl für die Umwelt, die Sicherheit der Kinder auf dem Weg zur Schule, als auch die Anwohner, die unter unerträglichem Lärm leiden.)	Die Prüfung der Ortsumgehungen ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
163 – Anwohner Innenstadt (per Fragebogen)		
163-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Fürther Freiheit, Königstraße im Bereich des Jüdischen Museums, zudem durch Quads und laute Kfz	Bereiche sind anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen.
163-2	(F) weniger Einkaufen auf der „grünen Wiese“	Städtebauliche Beiträge zur Lärminderung sind im LAP benannt (vgl. u.a. Maßnahme G 2).
163-3	(F) ÖPNV-Tarife nach „Wiener Modell“, Ausbau des Radwegenetzes z.B. durch Einziehung von Kfz-Fahrspuren, Durchbindung der Bahnlinien Cadolzburg – Gräfenberg (Mut zu vermeintlich unpopulären Maßnahmen)	Die Prüfung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist in den konkreten Maßnahmen sowie als Aufgabe des VEP in Maßnahme G1 formuliert.
164 – Anwohner Mannhof (per Fragebogen)		
164-1	(F) Unsinnige 20er und 30er Zonen abschaffen, in denen Autos im 1./ 2. Gang lauter sind als bei 50 km/h im 4./5. Gang, dafür aber doppelt so lang.	Kfz sind bei geringeren Geschwindigkeiten nachweisbar leiser. Des Weiteren wird mittels Tempo 20/ 30-Zonen die Attraktivität des Nebennetzes reduziert und Verkehr in das Hauptnetz verdrängt.
164-2	(H) Wird die Stadt Fürth nach Erneuerung der Vacher Brücke wieder 40-Tonner durch Vach und Mannhof donnern lassen? Hoffentlich hat die BI-Nord Erfolg im Bemühen für eine entlastende Westumgehung, und nicht die egoistische Einzel-Interessenvertretung einiger weniger Vacher mit vermutlich guten Verbindungen zum Stadtrat.	Die Prüfung der Ortsumgehungen ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
165 – Anwohner Grundigpark (per Fragebogen)		
165-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Südwesttangente (Höhe Grundigpark) Zudem Zufahrten über die Brücke. Lärmschutzfenster sind eingebaut, helfen aber nicht gegen Lärm im Außenbereich/ beim Lüften.	Bereich anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen Verantwortung für die Lärmaktionsplanung Bahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (wird im LAP ausgeführt, vgl. Kap. 2.6) → Anregung wird weitergeleitet
165-2	(F) Schallschutz an der Südwesttangente in Höhe Grundigpark	
166 – Anwohner Hans-Böckler-Straße (per Fragebogen)		
166-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Hans-Böckler Straße	Hans-Böckler-Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 13).
166-2	(H) Weiterbau der Wilhelm-Hoegner-Str. (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	?

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
167 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
167-1	(H)/ (F) In der Seestraße wird die Geschwindigkeitsvorgabe (Tempo 30) vom Großteil der Fahrer nicht eingehalten, zudem wird rechts-vor-links nicht beachtet. Einordnung von Bereichen mit Parkverbot, Freigabe nur für Anlieger.	Die Seestraße wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung nicht im Rahmen der Lärmkartierung betrachtet. → die Anregungen werden weitergeleitet.
167-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
168 – Anwohner Vach (per Fragebogen)		
168-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Vacher Straße/ Obermichelbacher Straße	Vacher Straße ist als Lärmschwerpunkt im LAP eingeordnet - Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 1). Die Obermichelbacher Straße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
168-2	(F) Tempo 30 auch auf der Obermichelbacher Straße (Fokus: Motorradlärm)	Die Obermichelbacher Straße ist im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen
168-3	(F) Eine langfristige Verkehrswegeplanung, insbesondere im Hinblick auf die Anbindung des Hafens und des Pendlerverkehrs von und zu Obermichelbach/Veitsbronn und Nachbargemeinden, Herzogenaurach und Erlangen	Wird im LAP bereits umfangreich thematisiert, vgl. insbesondere Maßnahmen G1 und G2
168-4	(F) Vacher Straße befinden sich einige Meter vor der Einmündung der Obermichelbacher Straße mehrere knallende Kanaldeckel.	Keine direkte Relevanz für die Lärmsituation im Sinne der LAP (wird in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt) → Hinweis wird weitergeleitet
169 – Anwohner (+ insgesamt 36 Unterstützer) aus dem Bereich Weiherstraße (schriftlich)		
169-1	(F) Ausweitung der im Schwerpunkt 11.1 (Badstraße/ Theresienstraße) beschriebenen Maßnahme „Anordnung Tempo-30 nachts“ auf Weiherstraße/ Badstraße, Begründung: - nur Ausweitung einer bereits bestehenden Vorgabe - hohe Lärmbelastung an der Straße befindlichen Wohngebäuden - Erhöhung der Verkehrssicherheit (Ausfahrten, unübersichtliche Führung in Kurven, Gefahrenpotenzial für Kinder, Querungen von Wildtieren)	Die Weiherstraße ist anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet. Für die Weiherstraße ist generell eine hohe Lärmbelastung zu konstatieren, diese liegt aber unterhalb der Kriterien für die Einordnung in der vorliegenden Stufe der Lärmaktionsplanung. Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen → Hinweis wird weitergeleitet

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)/ Redaktionell (R)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang bzgl. der Überarbeitung des LAP-Entwurfes
170 – Anwohner Bernbacher Straße (per Fragebogen)		
170-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Bernbacher Straße	Die Bernbacher Straße wurde zwischen Lärmkartierung und Lärmaktionsplan mit einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche versehen. Somit wurde auf die Aufnahme als Lärmschwerpunkt verzichtet. Die Wirkung der Oberfläche auf die Lärmsituation wird in der folgenden Stufe der Lärmkartierung betrachtet.
170-2	(F) Geschwindigkeitsbegrenzung mit Kontrolle/ Ortsumgehungen (allgemein als Beitrag zur Verkehrslärmreduzierung in Fürth)	Die Ansätze werden im LAP bereits umfangreich thematisiert bzw. sind in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten enthalten
171 – Anwohner Stadeln (per Fragebogen)		
171-1	(H) Als besonders störend im Wohnumfeld werden empfunden: Stadelner Hauptstraße	Die Stadelner Hauptstraße ist im LAP als Lärmschwerpunkt eingeordnet/ Maßnahmen sind beschrieben (vgl. LAP, Schwerpunkt 2).
171-2	(F) Umgehungsstraße	Die Prüfung der Ortsumgehung ist als Maßnahmenansatz, in den Maßnahmen an Lärmschwerpunkten sowie als Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes (Maßnahme G1) im LAP enthalten.
172 – Anwohner Innenstadt (per Fragebogen)		
172-1	(H) Warum ist die Gebhardtstraße/ der Bahnhofsplatz nicht einbezogen? Bzw. warum ist dieser Bereich nicht zu erkennen?	Die Lärmkartierung ist für beide Straßen erfolgt. Sie sind im LAP anhand der vorliegenden Lärmkartierung nicht als Lärmschwerpunkt eingeordnet worden, Behandlung ggf. in nachfolgenden Stufen