



Lärmaktionsplan für die Stadt Saalfeld / Saale

Abschlussbericht



Auftraggeber: Stadtverwaltung Saalfeld / Saale
Stadtplanungsamt

Auftragnehmer: Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt•Verkehr•Umwelt **SVU**
Dresden / Berlin

Bearbeiter: Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl. Ing. Anja Hammerschmidt

Stand: 29.09.2008

Inhalt

1	EINLEITUNG	7
1.1	Gesetzliche Grundlagen	7
1.2	Verfahrensweise	8
1.3	Randbedingungen von Emissionen und Immissionen	9
2	BESTANDS- UND SACHSTANDSANALYSE	10
2.1	Stadt- und Siedlungsstruktur	10
2.2	Verkehrsnetzstruktur	10
2.3	Maßgebende Problem und Konfliktbereiche	11
2.4	Substitutionspotentiale	14
2.5	Das Saalfelder Verkehrskonzept 1990 - 2008	16
2.6	Schallimmissionskartierung	17
2.6.1	Systematik	17
2.6.2	Emissionsbelastungen	19
2.6.3	Immissionsbelastungen und Betroffenheiten	19
2.6.4	Problem- und Konfliktbereiche	20
2.6.5	Ruhige Gebiete	21
3	LÄRMMINDERUNGSPOTENTIALE	21
4	THESEN ZUR LÄRMMINDERUNG	23
5	MAßNAHMENKONZEPT	24
5.1	Vermeidung von Kfz-Verkehren	25
5.1.1	Förderung des Umweltverbundes	25
5.1.2	Wegweisungs- und Parkinformationssystem / Parkraumbewirtschaftung	28
5.1.3	Nachhaltige Stadtentwicklung	29
5.2	Verstetigung des Verkehrs	29
5.2.1	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	30
5.2.2	Querschnitts- und Knotenpunktgestaltung	32
5.3	Verkehrsverlagerung	39
5.3.1	Nordtangente / Nordumgehung	39
5.3.2	Weststraße und West- bzw. Südumfahrung	40
5.3.3	Lkw – Durchfahrtsverbot	41
5.4	Sonstige Maßnahmen	42
5.4.1	Verbesserung der Fahrbahnzustände	42
5.4.2	Aktiver/Passiver Schallschutz	42
5.4.3	Geschwindigkeitsüberwachung	43
5.4.4	Öffentlichkeitsarbeit	43

6	SCHALLIMMISSIONSPROGNOSE	43
6.1	Vorgehensweise	43
6.2	Lärminderungswirkung des Maßnahmenkonzeptes	44
6.3	Lärmbilanz verkehrsverlagernder Maßnahmen	48
6.4	Maßnahmenzusammenfassung und –priorisierung	49
7	ABWÄGUNG DER MAßNAHMEN	51
8	ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG	51
9	PROBLEME UND GRENZEN DER LÄRMAKTIONSPLANUNG	51
10	NOTWENDIGE MAßNAHMEN AUF BUNDESEBENE	52
11	FAZIT	53
12	ANLAGEN	55

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Kurzcharakteristik Problembereich Ortsumgebung B 281/B 85	11
Abb. 2: Kurzcharakteristik Problembereich Kulmbacher Straße	12
Abb. 3: Kurzcharakteristik Problembereich Promenadenweg	12
Abb. 4: Kurzcharakteristik Problembereich Rudolstädter Straße	12
Abb. 5: Kurzcharakteristik Problembereich Bahnhofstraße	13
Abb. 6: Kurzcharakteristik Problembereich Auf dem Graben	13
Abb. 7: Kurzcharakteristik Problembereich Friedensstraße	13
Abb. 8: Busbahnhof Saalfeld	15
Abb. 9: Beispiel Radverkehrsführung	15
Abb. 10: Verteilung der Betroffenen für die untersuchten Streckenabschnitte - Tag	19
Abb. 11: Verteilung der Betroffenen für die untersuchten Streckenabschnitte - Nacht	20
Abb. 12: schalltechnische Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen	30
Abb. 13: Tagesganglinie Bahnhofstraße	32
Abb. 14: Beispiellösung für stadtverträgliche Straßenraumgestaltung mit Linienbusverkehr gemäß RASSt06	33
Abb. 15: Beispiellösung für stadtverträgliche Straßenraumgestaltung mit Linienbusverkehr bei beengten Verhältnissen gemäß RASSt06	34
Abb. 16: Beispiel für eine stadtverträgliche Straßenraumgestaltung im Rahmen des Altstadterschließungskonzepts - Friedensstraße	34
Abb. 17: Beispiele für kurzfristige Maßnahmen – Markierung von Schutzstreifen	35
Abb. 18: mögliche langfristige Gestaltung des Mini-Kreisverkehrsplatzes Auf dem Graben - Friedensstraße	37
Abb. 19: Beispiele Gehwegüberfahrten bzw. -aufpflasterung (Erkner, Eberswalde, Berlin)	37
Abb. 20: Beispiel Ortseinganginsel	38
Abb. 21: Ortseingang Rudolstädter Straße	38
Abb. 22: alte Bundesstraße B 281 – Geraer Straße / Gorndorfer Straße	40
Abb. 23: Gestaltungsvorschlag Geraer Straße / Gorndorfer Straße	40
Abb. 24: Lkw -Durchfahrtsverbot	41
Abb. 25: Verteilung der Betroffenen nach Umsetzung des Gesamtkonzepts - Tag	45
Abb. 26: Verteilung der Betroffenen nach Umsetzung des Gesamtkonzepts - Nacht	46
Abb. 27: Entwicklung der Lärmkennziffern und Betroffenen für die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen und das Gesamtkonzept	47
Abb. 28: Entwicklung der Immissionssituation (Gesamtkonzept - nachts)	48

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Grundlagen zur Verkehrslärberechnung nach VBUS _____	18
Tab. 2: Lärmkartierung Untersuchungsabschnitte im Bestand _____	21
Tab. 3: mögliche Pegelminderungen für die Hauptkonfliktbereiche _____	45
Tab. 4: Maßnahmenranking und Umsetzungshorizonte _____	50

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Lärmkarte L_{den}	
Anlage 2: Lärmkarte L_{night}	
Anlage 3: Kartierung der Betroffenenheiten	
Anlage 4: Übersicht des Maßnahmenkonzeptes	
Anlage 5: Abwägung des Maßnahmenkonzeptes	
Anlage 6: Protokolle der Öffentlichkeitsveranstaltungen	

Abkürzungsverzeichnis

AG	-	Arbeitsgruppe
BImSchV	-	Bundesimmissionsschutzverordnung
dB	-	Dezibel
dB (A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	-	Europäische Union
EW	-	Einwohner
GW	-	Grenzwert
Kfz	-	Kraftfahrzeug
L	-	mittlerer Pegel für das Gebäude
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Pegel
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 6.00 – 18.00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18.00 – 22.00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr
LAP	-	Lärmaktionsplan
LKZ	-	Lärmkennziffer
LSA	-	Lichtsignalanlage
TLUG	-	Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie
NMV	-	nichtmotorisierter Verkehr
MIV	-	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	-	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	-	öffentlicher Verkehr
RASt 06	-	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RLS 90	-	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen
SPNV	-	Schienenpersonennahverkehr
VBUS	-	vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VEP	-	Verkehrsentwicklungsplan

1 Einleitung

Die Lebensqualität in einer Stadt wird wesentlich von der Lärmsituation, insbesondere in den Wohngebieten sowie den zentralen Aufenthaltsbereichen beeinflusst. Dabei sind bei dauerhaft zu hohen Schallimmissionsbelastungen gesundheitsschädliche Wirkungen wahrscheinlich. Diese können, beginnend bei Schlafstörungen, bis hin zu Herz- und Kreislaufproblemen führen.

Der Verkehrslärm, insbesondere der durch den Kfz-Verkehr verursachte, ist mit Abstand die wichtigste Lärmquelle im kommunalen Bereich und gleichzeitig Synonym für andere negative Wirkungen des Verkehrs, wie z. B. Abgas-, Staub- und Erschütterungsbelastungen, Verkehrssicherheit, Trennwirkung, Unwirtlichkeit öffentlicher Räume, etc. Im Vergleich zu anderen Immissionsbelastungen, wie z. B. Feinstaub oder Stickoxiden (NO_x) werden die Lärmbelastungen von der Bevölkerung jedoch bewusst wahrgenommen. Dabei spielen in der Regel auch subjektive Aspekte eine wesentliche Rolle bei der Einschätzung der Störungen der Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität.

Da auch in der Stadt Saalfeld Überlagerungen zwischen Verkehrsfunktionen und angrenzender Wohnbebauung existieren und von Seiten der Europäischen Union (EU) die Erhebung der Betroffenheit der Bevölkerung sowie die Entwicklung von Maßnahmen und Konzepten zur Lärminderung vorgeschrieben wird, wurde durch die Stadtverwaltung Saalfeld / Saale die Erarbeitung eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG beauftragt.

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Grundlage der Lärmaktionsplanung bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche in den Jahren 2005 und 2006 in deutsches Recht mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ und in den Paragraphen 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) verankert wurde sowie die Vorgaben des § 47d BImSchG für die Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes zur Lärminderung.

Generell sieht die EU-Umgebungslärmrichtlinie vor, dass die Lärmsituation an den Hauptverkehrsstraßen in zwei Zeitstufen erfasst wird. Bis zum 30. Juni 2007 sind die Belastungen und Betroffenheiten für alle Straßen mit einer Verkehrsstärke von über 6 Mio. Kfz/Jahr an die EU zu melden. In einem zweiten Schritt wird bis zum 30. Juni 2012 zusätzlich eine Meldung für die Straßen über 3 Mio. Kfz/Jahr erforderlich. Zusätzlich sind im Rahmen von Aktionsplänen Maßnahmen und Konzepte zu entwickeln, die mit vertretbarem Aufwand zu einer Verbesserung der Immissionssituation führen. Anschließend ist alle 5 Jahre eine Überprüfung bzw. Überarbeitung der Lärmkarten erforderlich. Weiterhin ist im Rahmen der EU-Gesetzgebung auch die Information der Bevölkerung über die Schallimmissionsbelastungen verankert.

Die Erfassung der Lärmsituation erfolgt an Hand schalltechnischer Modellrechnungen sowie daraus abgeleiteter strategischer Lärmkarten und Betroffenheitsuntersuchungen, die durch die TLUG durchgeführt wurden. Zur Beschreibung der Schallbelastungen werden die Kenngrößen L_{den} und L_{night} ermittelt. Die Abschätzung der Betroffenheiten erfolgt in 5-dB-Intervallen.

Insgesamt werden im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie keine Grenzwerte festgelegt. Allerdings wurden im Freistaat Thüringen im Rahmen eines Strategiepapiers zur Lärmaktionsplanung Auslösewerte definiert. Diese liegen bei 55 dB (A) nachts und 65 dB (A) tags.

Als Hauptzielstellung ist von der EU vorgegeben, mit vertretbaren Maßnahmen die Lärmbelastung der Bevölkerung zu senken und gleichzeitig ruhige Gebiete, welche der Erholung der Bevölkerung dienen, zu schützen.

1.2 Verfahrensweise

Entsprechend der Abstimmungen zur Aufgabenstellung ist für die Untersuchungen zum Lärmaktionsplan der Stadt Saalfeld eine Konzentration auf die gegenüber der EU zu meldenden Lärminderungspotentiale im Hauptstraßennetz - Straßenabschnitte mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr bzw. 16.400 Kfz/24 h – vorgesehen.

Auf der Basis der durch die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) durchgeführten Lärmkartierung für die Bundes- und Landesstraßen des bestehenden Straßennetzes, der Analyse des Bestands sowie der vorliegenden planerischen Konzepte zur Verkehrs- und Stadtentwicklung werden Maßnahmen entwickelt, die insgesamt zur Verbesserung der Umweltbedingungen und damit gleichzeitig zu einer Aufwertung der Aufenthalts-, Wohn- und Umfeldqualität im Stadtgebiet Saalfeld / Saale beitragen sollen. Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt dabei durch eine Beurteilung der Betroffenheiten für die einzelnen Betroffenheitsklassen. Diese werden in 5-dB-Intervallen berechnet und dargestellt. Anhand der Veränderung der Anteilswerte der jeweiligen Betroffenheitsklassen können dann die Effekte einer bzw. mehrerer Maßnahmen auf die Immissionssituation ermittelt werden. Weiterhin bildet auch die Häufigkeit der Überschreitung der vorgegebenen Auslösewerte (55 dB (A) nachts und 65 dB (A) tags) einen wichtigen Bestandteil der Betrachtungen. Zur besseren Interpretation der tatsächlichen Betroffenheiten werden zusätzlich Lärmkennziffern (LKZ) berechnet, die neben der Anzahl der Betroffenen auch die Höhe der Schallimmissionsbelastung berücksichtigen.

Begleitend zur Bearbeitung des Lärmaktionsplans erfolgte am 08. 07. und 02. 09.2008 im Rahmen der Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung (AG Lärm) eine frühzeitige Beteiligung wichtiger Gremien, Behörden und Institutionen. Diese wurde mit dem Ziel gebildet, regelmäßig über den Planungsstand zu informieren und gleichzeitig, im Sinne einer Konsensfindung, abzustimmen. Parallel fand im Rahmen der Bearbeitung des

Lärmaktionsplans auch eine umfangreiche Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung mit zwei entsprechenden öffentlichen Veranstaltungen statt (vgl. Kap. 8).

1.3 Randbedingungen von Emissionen und Immissionen

Die Höhe der Lärmemissionen im Straßennetz wird von mehreren Faktoren maßgebend beeinflusst. Neben der Menge des jeweiligen Verkehrsaufkommens und der Zusammensetzung des Verkehrs (Schwerverkehrsanteil) ist dabei vor allem die Beschaffenheit des Fahrbahnbelages von hoher Bedeutung. Insbesondere unebene Pflasterbeläge können bereits bei geringen Verkehrsmengen subjektiv zu Immissionsbelastungen führen, die mit denen an stark belegten Hauptverkehrsstraßen vergleichbar sind. In der Regel sind im Verlauf derartiger Pflasterabschnitte allerdings einzelne schnell fahrende Fahrzeuge der Hauptstörfaktor, während im Zuge der Hauptstraßen zumeist ein durchgehend hoher Schallpegel störend wirkt.

Einzelne Immissionsspitzen sind aber auch auf Hauptverkehrsstraßen, vor allem in den Abend- und Nachtstunden nicht unüblich. Die Geschwindigkeit ist daher vor allem in den Schwachverkehrszeiten ein weiterer wesentlicher Einflussfaktor für die Lärmsituation an einer Straße.

Insgesamt höhere Immissionen sind an Knotenpunkten festzustellen. Dies liegt einerseits an der Überlagerung der Schalldruckpegel der aufeinander treffenden Straßen und andererseits in Abbrems- und Anfahrvorgängen am Knotenpunkt selbst. Die Höhe der zusätzlichen Belastungen ist dabei abhängig von der jeweiligen Verkehrsregelung. Generell ist festzustellen, dass insbesondere für die lärmschutzseitig besonders wichtigen Schwachlastzeiten nachts der Kreisverkehrsplatz die günstigsten Bedingungen aufweist, während Lichtsignalanlagen, insbesondere solche mit Festzeitsteuerung vergleichsweise schlecht abschneiden.¹

Wichtiger als die bisher betrachteten Emissionen im Verlauf eines Straßenzuges sind die jeweiligen Immissionen an den einzelnen Gebäuden. Diese ergeben sich in Kombination von Emissionswert und der Entfernung des Emissionsortes vom Gebäude. Grundsätzlich gilt: je weiter ein Gebäude vom Emissionsort Straße entfernt ist, desto geringer ist die Immissionsbelastung. Allerdings kommen weitere Faktoren hinzu, die insbesondere von den Bebauungsstrukturen abhängig sind. Zusammenhängende Baustrukturen haben z. B. wichtige Abschattungsfunktionen gegenüber dahinter liegenden Gebäuden. Die Schallimmissionsbelastung ist geringer, als im Vergleich zu einer vorgelagerten offenen Bebauung.

¹ Im Berechnungsverfahren (VBUS) werden die Auswirkungen durch Lichtsignalanlagen leider nicht abgebildet. Deshalb werden die Lärminderungswirkungen von Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses nicht erfasst.

2 Bestands- und Sachstandsanalyse

2.1 Stadt- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Saalfeld / Saale ist Kreisstadt des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt und liegt im Südosten Thüringens. Saalfeld gehört gemeinsam mit den Städten Rudolstadt und Bad Blankenburg dem Städteverbund „Städtedreieck im Saalebogen“ an, welcher das Ziel hat, die Region mit Hilfe einer städteübergreifenden Kooperation wirtschaftlich und touristisch weiterzuentwickeln. Saalfeld besteht aus insgesamt neun Stadtteilen (Saalfeld, Altsaalfeld, Garnsdorf, Graba, Köditz, Oberritz, Remschütz, Gorndorf und Beulwitz), hat derzeit 27.488² Einwohner und erstreckt sich über eine Fläche von 4.471³ ha.

Die wesentlichen Siedlungsschwerpunkte der Stadt liegen im großräumigen Umfeld des Stadtkerns sowie entlang der Saale und der B 281 in Richtung Südwesten. Einen weiteren Siedlungsschwerpunkt bildet der u. a. durch Großwohnsiedlungen geprägte Ortsteil Gorndorf im Osten der Stadt.

Die wichtigen Gewerbestandorte sowie Großhandelseinrichtungen Saalfelds sind im Nordosten, im Einzugsbereich der Bundesstraßen B 281 und B 85 (Richtung Rudolstadt) anzutreffen. Des Weiteren sind im Bereich der Bahnanlagen im Norden und Nordwesten der Stadt Gewerbegebiete angesiedelt, welche sich u. a. aus der Bedeutung der Maxhütte Unterwellenborn ergeben haben.

Topographisch wird Saalfeld durch das Tal der Saale sowie das im Südwesten beginnende Thüringer Schiefergebirge geprägt.

2.2 Verkehrsnetzstruktur

Das Verkehrsnetz der Stadt Saalfeld / Saale ist durch die tangential verlaufenden Bundesstraßen B 85 von Weimar nach Kronach und B 281 von Eisfeld nach Gera geprägt. Saalfeld ist nicht direkt an das Autobahnnetz angebunden. Die großräumige Erschließung erfolgt daher über die Bundesstraßen B 281 und B 85, welche weiterführend einen Anschluss an die Autobahnen A 9, A 4 und A 71 ermöglichen. Die Entfernungen betragen zur nördlich von Saalfeld verlaufenden A 4 ca. 40 km und zur westlich verlaufenden A 71 ca. 30 km, die Bundesautobahn A 9 verläuft ca. 35 km östlich von Saalfeld. Im weiteren Umkreis der Stadt bieten außerdem die verkehrswichtigen Bundesstraßen B 90 und B 88 eine Verbindung nach Hof bzw. von Ilmenau nach Jena. Des Weiteren ist für das regionale Verkehrsnetz außerdem die Landesstraße L 2383 aus Richtung Bad Blankenburg von Bedeutung.

² Stand 30.06.2007 TLS Thüringen

³ Stand 31.12.2007 TLS Thüringen

Vervollständigt wird das Straßennetz durch die städtischen Hauptstraßenabschnitte, welche hauptsächlich der Erschließung, Verknüpfung und Ergänzung der Bundes- und Landesstraßen dienen. Im Verlauf der Bundesstraßen B 281 und B 85 dienen die Pößnecker und Kulmbacher Straße im Osten sowie die Rudolstädter und Promenadenstraße im Westen der Anbindung des Kernstadtbereichs an die Nordtangente (B 281/B 85). Die Kulmbacher Straße ist außerdem als Zubringer zum Bahnhof von Relevanz. Als innere Hauptader und wichtige Ost-West-Verbindung ist der, die Saalfelder Innenstadt nördlich begrenzende, Straßenzug Bahnhofstraße / Puschkinstraße / Auf dem Graben / Friedensstraße hervorzuheben. Die äußere Erschließung erfolgt in Nord-Süd-Richtung über die Sonneberger-, Schiller- und Gutenbergstraße sowie über die Gerber- und Köditzgasse. Gemeinsam mit der Breitscheidstraße im Süden bilden diese Straßenzüge den Innenstadtring. Die Altstadt ist weiterhin durch ein ausgeprägtes Einbahnstraßensystem gekennzeichnet.

2.3 Maßgebende Problem und Konfliktbereiche

Auf Grundlage der Auswertung der Lärmkartierung der TLUG sowie der Bestandsaufnahme der lärmrelevanten Verkehrs- und Wohnumfeldsituationen werden im folgenden die maßgebenden Problem- und Konfliktbereiche kurz zusammengefasst bzw. charakterisiert. Hauptziel ist es dabei, über die Lärmkartierung hinaus eine qualitative Betrachtung des bestehenden Verkehrsnetzes vorzunehmen, um die akustischen Berechnungsdaten im Folgenden plausibel interpretieren zu können. Im Rahmen des Lärmaktionsplans Saalfeld / Saale werden hierbei lediglich Straßenabschnitte mit einer Belegung von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr berücksichtigt.

Bundesstraßen

Die überregional bedeutsamen Bundesstraßen B 85/B 281 tangieren im Zuge der Ortsumgehung bzw. der Nordtangente das nördliche Stadtgebiet und sorgen insbesondere in den außerhalb liegenden Ortsteilen für Lärmbelastungen. Die wesentlichen verkehrlichen Daten sind in Abb. 1 zusammengefasst.



B 281/B 85

- Verkehrsbelegung 16.000 - 21.400 Kfz/24h
- 2 Fahrspuren je Richtung
- Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h, abschnittsweise 70 km/h bzw. 80 km/h
- punktuell Schallschutzwände (Umsetzung im Zuge des Ausbaus)
- abschnittsweise dennoch Betroffenheiten in angrenzenden Ortsteilen (z. B. Langenschader Straße, Mittelweg)

Abb. 1: Kurzcharakteristik Problembereich Ortsumgehung B 281/B 85

Außerhalb des Kernstadtbereichs wird die Schallimmissionssituation im Osten durch die Pößnecker und Kulmbacher Straße (im Verlauf der B 85) und im Westen durch die Rudolstädter Straße und den Promenadenweg (im Verlauf der B 281) beeinflusst. Eine Aufstellung der charakteristischen Eigenschaften der betreffenden Straßenabschnitte ist in den Abbildungen Abb. 2 bis Abb. 4 dargestellt.



Abb. 2: Kurzcharakteristik Problembereich Kulmbacher Straße

Pößnecker / Kulmbacher Straße

- Verkehrsbelegung 18.000 - 20.100 Kfz/24h
- Zubringer Bahnhof bzw. Ortsumgehung
- mittlerer Anteil Schwer- und Busverkehr
- 2 Fahrspuren
- abschnittsweise dicht angrenzende Wohnbebauung
- Zusatzbelastung Räditzkreuzung (Anfahr- und Bremsvorgänge)
- Trennwirkung, Querungsdefizite



Abb. 3: Kurzcharakteristik Problembereich Promenadenweg

Promenadenweg

- Verkehrsbelegung ca. 18.500 Kfz/24h
- mittlerer Anteil Schwer- und Busverkehr
- 2 überbreite Fahrspuren
- dicht angrenzende Wohnbebauung
- Geschwindigkeitsniveau (Gefälle, überdimensionierte Fahrbahnbreite)
- Trennwirkung, Unwirtlichkeit des Straßenraums, Querungsdefizite



Abb. 4: Kurzcharakteristik Problembereich Rudolstädter Straße

Rudolstädter Straße

- Verkehrsbelegung ca. 20.600 Kfz/24h
- Zubringer Ortsumgehung / Gewerbegebiet
- mittlerer Anteil Schwer- und Busverkehr
- 2 Fahrspuren
- punktuell angrenzende Wohnbebauung
- Trennwirkung, Querungsdefizite
- Geschwindigkeitsniveau (Ortseingangsgestaltung)

Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen

Im Innenstadtbereich sind die Belastungen im Verlauf der Ost-West-Verbindung Bahnhofstraße - Puschkinstraße - Auf dem Graben - Friedensstraße zu verzeichnen, da hier abschnittsweise jeweils eine Überlagerung von Verkehrsfunktionen mit direkt angrenzender Wohnfunktion existiert (siehe Kurzcharakteristik in Abb. 5 bis Abb. 7).



Abb. 5: Kurzcharakteristik Problembereich Bahnhofstraße

Bahnhofstraße

- Verkehrsbelegung ca. 18.500 Kfz/24h
- Zubringer Bahnhof
- mittlerer Anteil Schwer- und Busverkehr
- 2 Fahrspuren mit zusätzlicher Abbiegespur
- punktuell angrenzende Wohnbebauung
- überdimensionierter Knotenpunkt
- Trennwirkung, Querungsdefizite



Abb. 6: Kurzcharakteristik Problembereich Auf dem Graben

Auf dem Graben

- Verkehrsbelegung ca. 16.800 Kfz/24h
- mittlerer Anteil Schwer- und Busverkehr
- 2 Fahrspuren mit zusätzlicher Abbiegespur
- abschnittsweise angrenzende Wohnbebauung
- Trennwirkung, Unwirtlichkeit des Straßenraums, Querungsdefizite
- Geschwindigkeitsniveau (überdimensionierte Fahrbahnbreite)



Abb. 7: Kurzcharakteristik Problembereich Friedensstraße

Friedensstraße

- Verkehrsbelegung ca. 16.600 Kfz/24h
- mittlerer Anteil Schwer- und Busverkehr
- 2 Fahrspuren mit zusätzlicher Abbiegespur
- dicht angrenzende Wohnbebauung, teilweise Leerstand
- Trennwirkung, Unwirtlichkeit des Straßenraums, Querungsdefizite
- Geschwindigkeitsniveau (überdimensionierte Fahrbahnbreite)

Generell kann außerdem festgehalten werden, dass die maßgeblichen Konfliktbereiche in Saalfeld durch eine stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßenraumgestaltung charakterisiert sind:

- überbreite Fahrbahnen
- teilweise fehlende Straßenraumbegrünung
- teilweise fehlende oder unsichere Querungsanlagen
- schmale Ausprägung der Anlagen für Fuß- und Radverkehr
- Einbauten (z. B. Lichtmasten) in markierten Radfahrbereichen

Des Weiteren sind entlang der innerstädtischen Straßenabschnitte keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden, alle Gehwegabschnitte sind mit „Rad frei“ beschildert. Beobachtungen haben gezeigt, dass diese durch die Radfahrer oftmals in beide Fahrrichtungen genutzt werden, wodurch das Konfliktpotential zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr zusätzlich erhöht wird.

Mit dem Kreisverkehrsplatz Auf dem Graben / Friedensstraße ist eine erste lärmmindernde Maßnahme im Kernstadtbereich bereits wirksam. Dadurch werden Geschwindigkeiten reduziert und der Verkehrsfluss harmonisiert, sodass störende Belastungsspitzen abgebaut werden können. Positiv zu erwähnen sind ebenfalls verschiedene Planungen und Konzepte seitens der Stadt zur Umgestaltung des Straßenzuges Auf dem Graben und Friedensstraße im unmittelbaren Innenstadtbereich sowie der Bahnhofstraße und Kulmbacher Straße im Bereich des Bahnhofs.

2.4 Substitutionspotentiale

Ein wesentlicher Einflussfaktor für die innerstädtische Lärmsituation ergibt sich aus dem Kfz-Verkehrsaufkommen in den einzelnen Straßenzügen. Dieses leitet sich in Abhängigkeit von den jeweiligen Quelle-Ziel-Beziehungen sowie den Bedingungen für die alternativ nutzbaren Verkehrsträger des Umweltverbundes ab. Zur Abschätzung der Substitutionspotentiale des Kfz-Verkehrs und damit den langfristigen Lärminderungspotentialen ist eine Einschätzung der aktuellen Situation im Umweltverbund wichtig.

Die Stadt Saalfeld / Saale weist hinsichtlich einer Substitution von Kfz-Fahrten durch den ÖPNV (Abb. 8) verhältnismäßig gute Voraussetzungen auf. Insgesamt drei Stadtbuslinien erschließen im Taktverkehr die wesentlichen innerstädtischen Ziele, darunter den Markt mit Stadtverwaltung, Bibliothek und Einkaufsmöglichkeiten, das Krankenhaus und nahezu alle Schulen sowie das Gewerbegebiet im Norden Saalfelds. Punktuell sind im städtischen Busverkehr allerdings Verbesserungen in der Erschließung der verschiedenen Wohngebiete sowie der Berufsschule wünschenswert.

Das Stadtbussystem wird seit Dezember 2007 durch drei weitere regional ausgerichtete Buslinien, in die Richtungen Rudolstadt, Bad Blankenburg und Remschütz ergänzt.

Dadurch sind auch Gebiete außerhalb des Kernbereichs Saalfelds, wie zum Beispiel Beulwitz, Remschütz oder Wöhlisdorf, gut mittels ÖPNV zu erreichen. Die Verbindungen in die Nachbarstädte des Städtedreiecks sind mit einem Taktverkehr von 30/60 min (tag/abend) als sehr gut einzuschätzen. Attraktive Ziele in Rudolstadt (z. B. Einkaufszentrum Galeria-Rudolstadt) und Bad Blankenburg sind demzufolge günstig mit dem Regionalbus zu erreichen.

Die Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonennahverkehr SPNV und den Buslinien wird durch den Busbahnhof am Bahnhof Saalfeld gewährleistet. Dieser dient, aufgrund seiner Lage an der ICE-Strecke München ↔ Hamburg und an verschiedenen Regionallinien, als zentraler Netzknoten für die Bus- und Bahnverbindungen im Städtedreieck Rudolstadt, Bad Blankenburg und Saalfeld. Daher ist es umso wichtiger eine gute Verknüpfung mit dem Individualverkehr zu gewährleisten (P+R und B+R)⁴.

Insgesamt bestehen insbesondere unter Berücksichtigung der in Zukunft zu erwartenden demographischen Entwicklung weitere Potentiale zur Stärkung des ÖPNV und damit zur Substitution von Kfz-Fahrten.



Abb. 8: Busbahnhof Saalfeld



Abb. 9: Beispiel Radverkehrsführung

Ebenfalls weitere Potentiale, vor allem für die Abwicklung der innerstädtischen Quell- und Zielverkehre, liegen beim Fußgänger- und Radverkehr. Ausgehend vom Saalfelder Markt liegt das gesamte Kernstadtgebiet in einem Entfernungsbereich von unter 1 km. Die Entfernung in die äußeren Ortsteile beträgt durchgehend weniger als 4,5 km. Dies bedeutet, dass viele innerstädtische Wege innerhalb von 5-10 Minuten zu Fuß erledigt werden könnten. Mit dem Fahrrad ist das gesamte Kernstadtgebiet innerhalb von 5 Minuten erreichbar. Eine stärkere Verlagerung von innerörtlichen Binnenverkehren vom Kfz-Verkehr zu Gunsten des Radverkehrs ist daher möglich.

Allerdings werden diese Verlagerungspotentiale noch nicht vollständig ausgenutzt. Straßenbegleitende Radwege, Angebotsstreifen und für den Radverkehr freigegebene Gehwege sind weitestgehend vorhanden. Außerdem wird eine Radwegführung (Radwegenetz) aufgebaut. Dennoch existieren an Knotenpunkten und Einmündungen sowie an den Hauptverkehrsstraßen Mängel in der Fuß- und Radverkehrsführung (geringe

⁴ Gegenwärtig entsteht am Bahnhof eine P+R-Anlage sowie B+R-Plätze.

Gehwegbreiten und „Rad frei“, Querungsdefizite). Diese sind im Rahmen der Weiterentwicklung des Geh- und Radwegenetzes bzw. der Umsetzung des Radverkehrskonzepts entsprechend zu beheben. Weiterer Bedarf besteht außerdem für den ruhenden Radverkehr im Innenstadtbereich sowie am Bahnhof Saalfeld (B+R).

Im Hinblick auf die bisher erfolgte Stadtentwicklung ist festzustellen, dass durch die Integration von Einkaufseinrichtungen in der zentralen Innenstadt, die Einrichtung einer Fußgängerzone und verkehrsberuhigten Zonen wesentliche Effekte zur Förderung kurzer Wege und damit zur Unterstützung des Umweltverbundes erreicht wurden.

2.5 Das Saalfelder Verkehrskonzept 1990 - 2008

Das Saalfelder Verkehrskonzept ergibt sich aus folgenden verschiedenen Teilplänen und Konzepten: Altstadterschließungskonzept (Verkehrsberuhigung, Verkehrsneuordnung), Verkehrsentwicklungsplan, Busbeschleunigungsprojekt, Zwischenbilanz zum ruhenden Verkehr, Verkehrsraumgestaltungsstudien, Parkraumkonzept, Planung von Tempo-30-Zonen, Studie zu den LSA-Knoten, Bedarfsermittlung für eine Tiefgarage unter dem Markt, Parkbedarf Altstadt, Vergleich von Parkieranlagen und Umgestaltungskonzept Auf dem Graben / Friedensstraße.

Nachfolgend sind die bereits umgesetzten Maßnahmen getrennt nach den übergeordneten Zielen der Konzepte dargestellt:

Verlagerung der Bundesstraßen aus den inneren Bereichen, Aufbau von Tangenten

- durch die Nordtangente (B 281/B 85) sowie die Nordumgehung wurde eine deutliche Entlastung in den Bereichen nördlich des Marktes sowie im Ortsteil Gorndorf erreicht
- der Bau einer West- bzw. Südostumfahrung wird geprüft

Netzergänzungen und – veränderungen im Stadtbereich

- Südstadtbrücke als Teilstück der Südlichen Querverbindung 1995 realisiert
- Teilrealisierung der Weststraße im Gewerbegebiet Watzenbach
- Tangentialstraße An der Heide wurde 1990 fertiggestellt
- Industriestraße Altsaalfeld wurde 2000 fertiggestellt

Aufbau eines Radverkehrsnetzes

- Verbreiterung wichtiger Brücken zur Aufnahme von Radverkehrsanlagen
- Freigabe der Fußgängerzone sowie einiger Einbahnstraßen
- Saaleradweg hat eine gute Qualität, Verknüpfung mit Orlasenkeradweg

Abdeckung des ruhenden Verkehrs im Zentrum nach dem Prinzip des qualifizierten Bedarfs

- Aufbau der Parkraumbewirtschaftung
- Schaffung von Parkplätzen über Tiefgaragen und große Randparkflächen
- zentrumsnahes Parken

Einsatz moderner Knotenpunkte

- Bau von Kreisverkehrsanlagen
- 4 Anlagen sind bereits umgesetzt
- 5 Anlagen in Planung/Umsetzung (Oberes Tor, Darrtor, Meininger Hof)

Förderung des ÖPNV

- Busbeschleunigungsprogramm (Sonderspuren und Freigabeanforderungen)
- neuer Busbahnhof am Bahnhof Saalfeld
- Einrichtung neuer Stadtbuslinien
- Errichtung neuer Verbundlinien, Verbesserung der Taktzeiten
- Einrichtung von Touristenbusstellplätzen (Steuerung durch ein Leitsystem)
- Neubau von Bushaltestellen, Einsatz von Sonderborden

Altstadterschließungskonzept

- Verbesserung der Wohn- und Geschäftsbedingungen in der Innenstadt
- Aufbau eines Altstadtringes als Voraussetzung einer zentralen Verkehrsberuhigung
- Einrichtung Mischverkehrsfläche in der Webergasse und Hohes Ufer
- Umbau der Saalstraße unter Berücksichtigung der o. g. Prämissen
- Einrichtung Tempo-20-Zone im Umfeld der Oberen Straße

2.6 Schallimmissionskartierung

Im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Saalfeld / Saale werden ausschließlich die in der Lärmkartierung enthaltenen und gegenüber der EU meldepflichtigen Bundes- und Landesstraßenabschnitte mit Belegungen von über 6 Mio. Kfz/Jahr in die Untersuchung einbezogen.

2.6.1 Systematik

Grundlage der Schallimmissionsberechnung und Bewertung für Umgebungslärm bildet die Richtlinie 2002/49/EG der Europäischen Gemeinschaft, EU-Umgebungslärmrichtlinie. In ihr wird ein neuer Geräuschindikator für den gesamten 24-stündigen Tag definiert, der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den} . Entsprechend der Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht setzt sich im Rahmen der 34. BImSchV der Lärmindex L_{den} wie folgt zusammen:

L_{day} der Mittelungspegel für den Tag von 6.00 – 18.00 Uhr

L_{evening} der Mittelungspegel für den Abend von 18.00 – 22.00 Uhr

L_{night} der Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr

Die Schallemission einer Straße wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Straßenoberfläche und der Straßenlängsneigung ermittelt.

Da bisherige Verkehrszählungen und -untersuchungen nur von einer Tag-Nacht-Verteilung ausgehen, müssen Anpassungen für die Zeiträume Tag und Abend erfolgen. Dazu enthält die VBUS nachfolgend dargestellte Tab. 1, welche der Verkehrslärmberechnung zugrunde gelegt wurde.

Die Schallausbreitungsrechnungen erfolgten durch die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) auf Grundlage eines digitalen Höhenmodells sowie von Gebäude- und Straßendateien.

Straßengattung		Tags (6 – 18 Uhr)		Abends (18 – 22Uhr)		Nachts (22-6 Uhr)	
		M [Kfz/h]	p[%]	M [Kfz/h]	p[%]	M [Kfz/h]	p[%]
	1	2	3	4	5	6	7
1	Bundesautobahnen	0,062·DTV	25	0,042·DTV	35	0,014·DTV	45
2	Bundesstraßen	0,062·DTV	20	0,042·DTV	20	0,011·DTV	20
3	Landes-, Kreis-, und Gemeindeverbindungsstraßen	0,062·DTV	20	0,042·DTV	15	0,008·DTV	10
4	Gemeindestraße	0,062·DTV	10	0,042·DTV	6,5	0,011·DTV	3

Tab. 1: Grundlagen zur Verkehrslärmberechnung nach VBUS

Zur besseren Beurteilung der komplexen Betroffenheiten wird im Rahmen der Betroffenheitsanalyse eine Lärmkennziffer verwendet, die neben der jeweiligen Zahl der Betroffenen auch die Höhe der Immissionsbelastungen, speziell das Ausmaß der Überschreitungen der Schwellwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts einbezieht. Die Lärmkennziffer wird nach folgender Methode berechnet:

$$LKZ = EW \cdot (2^{(L - GW)/5} - 1)$$

mit:

- LKZ Lärmkennziffer
- EW Einwohner
- GW Grenzwert
- L mittlerer Pegel für das Gebäude

Der nichtlineare Zusammenhang der Lärmkennzifferberechnung führt dazu, dass die Betroffenheit mit zunehmender Grenzwertüberschreitung $GW - L$ steigt. So haben 100

Einwohner mit einer Grenzwertüberschreitung von 1 dB die gleiche Lärmkennziffer wie 15 Einwohner mit einer Grenzwertüberschreitung von 5 dB.

2.6.2 Emissionsbelastungen

Die mit Abstand höchsten Emissionsbelastungen sind im Zuge der Nordtangente (B 281/B 85) festzustellen. Dies ist hauptsächlich auf das im Vergleich zum innerstädtischen Straßennetz, sehr viel höhere Geschwindigkeitsniveau zurückzuführen.

Innerstädtisch hohe Emissionen treten schwerpunktmäßig im Verlauf der Bundesstraße B 85 entlang der Pößnecker und Kulmbacher Straße sowie im Bereich der Rudolstädter Straße im Zuge der B 281 auf. Des Weiteren sind die Straßenabschnitte Bahnhofstraße und Promenadenweg durch vergleichsweise hohe Emissionen gekennzeichnet. Hier sind die aus der Verkehrsbedeutung resultierenden Verkehrsaufkommen und Schwerverkehrsanteile maßgeblich für die Emissionen verantwortlich.

Erhöhte Emissionen aufgrund flächenhaft unebener oder schlechter Fahrbahnzustände existieren nicht. Vielmehr kommt es abschnittsweise durch unangemessene und unangepasste Geschwindigkeiten zu zusätzlichen Lärmbelastungen, welche über die im Rahmen der Modellrechnung der TLUG verwendeten Ansätze hinausgehen.

Wesentlich wichtiger als die jeweiligen Emissionen sind allerdings die Immissionsbelastungen für die Anwohner entlang der einzelnen Straßenabschnitte. Diese sollen in den folgenden Kapiteln näher betrachtet werden.

2.6.3 Immissionsbelastungen und Betroffenheiten

Die Betroffenheiten im Verlauf der Berechnungskorridore verteilen sich entsprechend Abb. 10 und Abb. 11 auf die einzelnen Pegelklassen. Bezogen auf den Lärmindex L_{den} sind ca. 440 der Einwohner an den betreffenden Hauptverkehrsstraßen tagsüber einem Schalldruckpegel von über 65 dB(A) ausgesetzt. Dauerhafte Belastungen in diesem Bereich können zu Herz- und Kreislauferkrankungen führen.

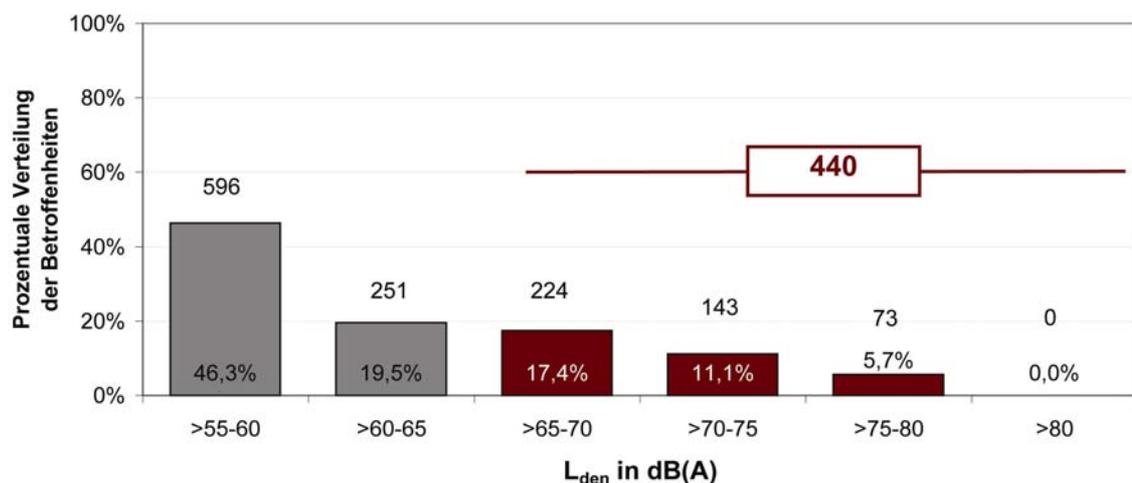


Abb. 10: Verteilung der Betroffenheiten für die untersuchten Streckenabschnitte - Tag

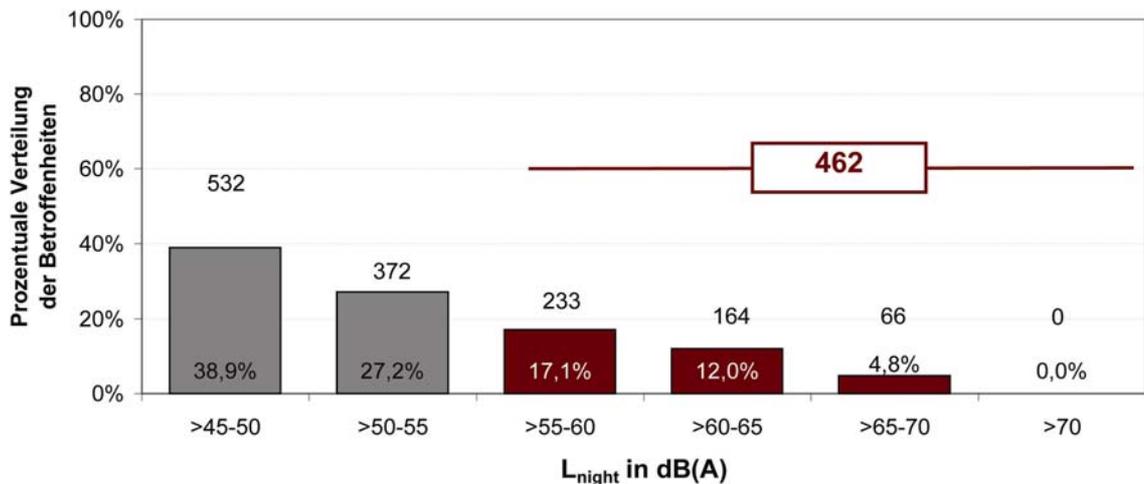


Abb. 11: Verteilung der Betroffenen für die untersuchten Streckenabschnitte - Nacht

Etwa 460 der Einwohner sind in den Nachtstunden von Schallimmissionen von mehr als 55 dB (A) betroffen, welche u. a. zu Schlafstörungen führen können.

Wird anhand der Einwohnerzahl abgeleitet, wie viele Wohnungen von einer Überschreitung der Schwellwerte im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie betroffen sind, so ergibt sich für den Tageswert eine Zahl von ca. 210 Wohnungen und für den Nachtwert von ca. 220 Wohnungen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass real aufgrund von Leerständen im Zuge der Straßen Pößnecker Straße, Bahnhofstraße, Auf dem Graben und Friedensstraße mehr Wohnungen tatsächlich betroffen sind. Dies bedeutet, dass über die in den Diagrammen in Abb. 10 und Abb. 11 dargestellten Betroffenenanzahlen hinaus weitere, in der Lärmkartierung nicht erfasste Betroffenen existieren.

Weiterhin sind im Rahmen der Schallimmissionskartierung auch die Auswirkungen auf Krankenhäuser und Schulen zu betrachten. Der relevante Schwellwert für die Betrachtungen liegt dabei bei einem L_{den} von 55 dB(A). Sowohl Krankenhäuser als auch Schulen sind vom Lärm der untersuchten Straßenabschnitte nicht betroffen, da diese in Saalfeld / Saale an Straßenzügen mit geringeren Verkehrsbelegungen angesiedelt sind.

2.6.4 Problem- und Konfliktbereiche

In der nachfolgenden Tab. 2 werden alle Streckenabschnitte im Zusammenhang mit der mittleren Auslösewertüberschreitung sowie der Anzahl der jeweils betroffenen Einwohner und der Lärmkennziffer zusammengefasst dargestellt.

Die Hauptkonfliktpunkte im Hinblick auf die Lärmbelastungen im Stadtgebiet Saalfeld / Saale ergeben sich demnach für den Straßenzug Friedensstraße (zw. Promenadenweg und Auf dem Graben) und punktuell im Einzugsbereich des Knotenpunktes Kulmbacher und Pößnecker Straße, da sich hier eine dicht angrenzende Wohnbebauung und hohe Verkehrsbelegungen überlagern. Des Weiteren ergeben sich Betroffenen mit hohen Grenzwertüberschreitungen auf dem Promenadenweg sowie entlang

der Rudolstädter Straße. Die genaue Lage der Betroffenen kann Anlage 3 entnommen werden.

Straße	EW ⁵ L _{den} > 65 dB(A)	LKZ Tag	EW ⁵ L _{night} > 55 dB(A)	LKZ Nacht
B 281/B 85	12	11,2	20	8,5
Pößnecker Straße	55	111,9	64	94,1
Kulmbacher Straße	34	60,2	36	60,2
Bahnhofstraße	32	33,7	32	33,7
Puschkinstraße	13	22,3	13	22,3
Auf dem Graben	78	78,2	78	78,2
Friedensstraße	167	281,4	167	281,4
Promenadenweg	26	17,1	26	17,1
Rudolstädter Straße	23	47,3	27	47,3

Tab. 2: Lärmkartierung Untersuchungsabschnitte im Bestand

2.6.5 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“. Gemäß den Hinweisen der LAI kommen als „ruhige Gebiete“ sowohl bebauten Gebiete, z. B. Wohngebiete, als auch unbebaute Gebiete in Betracht.

Eine genaue Definition des Begriffs durch den Gesetzgeber o. a. fehlt bisher. Es wird daher vorgeschlagen, potentiell unter ruhigen Gebieten

- Wohngebiete,
- Grünflächen und
- Waldflächen
- und sonstige Gebiete

zu verstehen, welche in Anlehnung an DIN 18005 über Schallpegel unter 45 dB(A) nachts und 55 dB(A) tags verfügen. Da die vorliegende Lärmkartierung sich nur auf die Lärmkorridore der Straßen mit mehr als 16.400 Kfz/24 h bezieht, ist eine Definition ruhiger Gebiete für die Stadt Saalfeld / Saale derzeit nicht möglich.

3 Lärminderungspotentiale

Um eine dauerhafte und nachhaltige Lärminderung im Stadtgebiet Saalfeld / Saale gewährleisten zu können, ist ein Bündel vielfältiger Maßnahmen erforderlich, die sich

⁵ von Auslösewertüberschreitungen betroffene Einwohner in dem jeweiligen Straßenabschnitt

von kurzfristig umsetzbaren Sofortmaßnahmen bis hin zu mittel- bis langfristigen Maßnahmenkomplexen erstrecken.

Die nachfolgend betrachteten Maßnahmen bilden effektive Möglichkeiten zur Verbesserung der Schallimmissionsbelastung im Verlauf eines Straßenzuges bzw. im gesamten Stadtgebiet:

Aufgrund des starken Einflusses von unebenen Pflaster- und anderen schadhafte Fahrbahnbelägen auf die Schallimmissionssituation sind Maßnahmen zur **Verbesserung der Fahrbahnoberflächen** eine effektive Lösung zur Reduzierung der Immissionspegel (bis zu 6 dB). Allerdings ist dabei zu beachten, dass mit dem Ersatz von Pflaster durch Bitumen in vielen Fällen anschließend eine Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus festzustellen ist, was wiederum zu einer Reduzierung der Lärmminde- rungseffekte führt. Daher sind begleitende straßenraumgestalterische und verkehrsregulierende Maßnahmen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus nötig. In Bereichen, in denen aus städtebaulichen bzw. stadtgestalterischen Gründen auf Pflasteroberflächen nicht verzichtet werden kann besteht die Möglichkeit, durch besonderes Pflaster (glatte Steine ohne Phase und engfugig diagonal in Sand verlegt) eine Verbesserung der Belastung zu erreichen.

Ein weiterer wesentlicher Ansatzpunkt für die Lärminderung liegt in der **Beruhigung des Kfz-Verkehrs** durch Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrsflusses (Pegelreduktion um ca. 1 - 2 dB pro 10 km/h). Wesentliche Maßnahmen hierfür sind zum einen eine flächendeckende Verkehrsberuhigung mittels Tempo-30-Zonen sowie das Einrichten verkehrsberuhigter Bereiche bzw. verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche, die Durchsetzung angeordneter Geschwindigkeitslimits und die Vermeidung von Geschwindigkeitsspitzen.

Zum anderen ist insbesondere im Hauptstraßennetz eine stadtverträgliche Straßenraumgestaltung von hoher Bedeutung. Die Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr sind hierfür auf das wirklich notwendige Maß zu reduzieren und die Qualitätsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer durch ausreichend dimensionierte und sichere Verkehrsanlagen zu gewährleisten. Weiterhin ist durch Begrünungsmaßnahmen der Raumeindruck der Straßenabschnitte so zu gestalten, dass ein Geschwindigkeitsniveau erreicht wird, welches den innerstädtischen Gegebenheiten angepasst ist. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses bei Straßenabschnitten mit aufeinander folgenden Lichtsignalanlagen ist parallel auch durch die Koordinierung der Einzelschaltungen möglich. Dabei sollte allerdings darauf geachtet werden, dass stadtverträgliche Koordinierungsgeschwindigkeiten vorgesehen werden und dass den Bürgern die Koordinierung einschließlich Koordinierungsgeschwindigkeit bekannt ist (Hinweisschilder am Koordinierungsbeginn und ggf. dazwischen).

Der wichtigste Maßnahmenkomplex zur langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der Schallimmissionen liegt in der Substitution von Kfz-Fahrten durch die gezielte **För-**

derung des Umweltverbundes. Wesentlich sind dabei insbesondere die Schaffung eines durchgehenden, attraktiven und sicheren Radverkehrsangebotes sowie die Gewährleistung der Freizügigkeit und Querungssicherheit für den Fußgängerverkehr (Umwege vermeiden). Im ÖPNV ist durch eine intelligente Kombination unterschiedlicher Bedienungsformen die Erreichbarkeit aller wichtigen Quellen und Ziele im Stadtgebiet zu sichern und gleichzeitig eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit des Systems zu gewährleisten. Zusätzlich unterstützt werden können diese Maßnahmen durch eine umweltgerechte Stadt- und Siedlungsentwicklung im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ sowie der Förderung von Stadt- und Wohnbauentwicklungsmaßnahmen an vorhandenen ÖPNV-Achsen.

Auch die **Verlagerung von Kfz-Verkehren** bietet meist eine Möglichkeit zur Reduzierung der Schallimmissionen, was insbesondere für lokale Problembereiche gilt. Eine Verringerung der Verkehrsmenge um 50 % sorgt für eine Pegelreduktion um 3 dB. Allerdings ist vor allem bei der Verlagerung von Verkehren durch verkehrsorganisatorische oder Straßenneu- bzw. -ausbaumaßnahmen darauf zu achten, dass die Abschnitte mit Verkehrszunahmen möglichst geringe oder keine Betroffenheiten aufweisen. Dabei sind neben den Wohnfunktionen auch weitere Nutzungsansprüche, wie z. B. Erholungs-, und Aufenthaltsfunktionen zu beachten (Erhaltung ruhiger Gebiete).

Die **Vermeidung** von Kfz-Verkehren bzw. die Reduzierung der Verkehrsarbeit bietet ein weiteres effektives und zugleich das nachhaltigste Mittel zur Lärminderung. Maßnahmen hierfür sind zum einen die Vermeidung von Parksuchverkehren durch die Veränderung der Verkehrsorganisation (Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparkbereiche, etc.) bzw. durch die Einführung von Wegweisungs- oder Parkleitsystemen. Zum anderen können Fahrstrecken auch durch die Aufhebung von Einbahnstraßenregelungen oder die Vermeidung von Durchgangsverkehren von Lärm entlastet werden.

Die langfristig wohl nachhaltigste Verkehrsvermeidung ergibt sich aus einer Veränderung des Modal Splits zu Gunsten der leisen bzw. umweltfreundlichen Verkehrsarten. Neben der Substitution von Kfz-Fahrten zu Gunsten des ÖPNV ist die Verlagerung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs von besonderer Bedeutung.

Prinzipiell noch entscheidender ist die Beeinflussung der Stadt- und Siedlungsentwicklung. Durch Orientierung auf kurze Reisewege, die möglichst ohne individuelle Kraftfahrzeuge zu bewältigen sind gilt es, die lärmverursachende Verkehrsarbeit zu reduzieren oder zumindest einen weiteren Anstieg zu vermeiden.

4 Thesen zur Lärminderung

Für die Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen im Rahmen der weiteren Planungen zum Lärmaktionsplan für die Stadt Saalfeld / Saale lassen sich zusammenfassend folgende Thesen formulieren:

1. Lärmaktionsplanung entspricht nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplanung.
2. Lärminderung wirkt sich positiv auf Stadtentwicklung und Stadtimage aus.
3. Alle lärmrelevanten Maßnahmen sind in ihren Wechselwirkungen integriert zu betrachten und im Sinne einer gesamtstädtischen Lärminderung zu beurteilen.
4. Zweck der Lärmaktionsplanung ist die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität aller Bewohner einer Stadt und beachtet sämtliche Aspekte der Stadtentwicklung.
5. Lärminderungsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, welcher den Willen der Politik voraussetzt, um sinnvoll und dauerhaft wirken zu können.
6. Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf leise Verkehrsmittel ist auf Dauer der nachhaltigste Lärmschutz.

5 Maßnahmenkonzept

Die wesentliche Zielstellung des Maßnahmenkonzeptes zur Lärminderung liegt im Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Die Zahl der Einwohner, welche von Immissionsbelastungen oberhalb der Schwellwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts betroffen sind, soll maximal reduziert werden. Gleichzeitig entstehen durch die Lärminderungsmaßnahmen jedoch insgesamt positive Effekte auch für, von der Emissionsquelle weiter abgesetzt liegende Gebäude.

Um langfristig eine effektive Lärminderung zu erreichen, werden daher die Maßnahmen nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auch auf das gesamtstädtische Verkehrssystem ausgerichtet. Durch die Bündelung mehrerer Einzelmaßnahmen ergibt sich insgesamt die Lärminderung für die entsprechenden Straßenzüge und Stadtgebiete.

Der Kfz-Verkehr als kommunaler Hauptverursacher der Lärmimmissionen sowie weiterer, damit eng verknüpfter Problembereiche (Erschütterungen, Trennwirkungen, Stau- und Luftschadstoffimmissionen) müssen umfassend und nachhaltig beeinflusst werden. Vorrangig ist daher, ein Maßnahmenbündel zu entwerfen, welches sowohl für geringere Kfz-Verkehrsbelastungen, als auch für einen verträglicheren Verkehrsfluss und einen möglichst hohen Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes sorgt. Daher sind alle, für die Verkehrserzeugung relevanten Aspekte der Stadt- und Verkehrsentwicklung zu betrachten und im Rahmen der Maßnahmenkonzeption zu berücksichtigen. Die entsprechenden Lärminderungsmaßnahmen in der Stadt Saalfeld werden nachfolgend, nach Themenkomplexen untergliedert, im Einzelnen erläutert und sind in einer Maßnahmetabelle zusammengefasst, welche als Anlage 4 im Anhang des Plandokumentes zu finden ist.

5.1 Vermeidung von Kfz-Verkehren

Mittel- bis langfristig liegt ein wesentliches Potential zur Lärminderung in der Vermeidung von Kfz-Fahrten und der Reduzierung der Verkehrsarbeit insgesamt. Allerdings ist darunter keine Einschränkung der Mobilität der Bevölkerung zu verstehen. Vielmehr wird eine Verlagerung der Mobilitätsbedürfnisse auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes durch eine gezielte Förderung von deren Infrastruktur und öffentlicher Wahrnehmung sowie durch strukturelle und planerische Konzepte und Zielstellungen zur Verkürzung der innerstädtischen Wegebeziehungen angestrebt.

5.1.1 Förderung des Umweltverbundes

Eine wesentliche Zielstellung zur Gewährleistung von Substitutionsmöglichkeiten im Kfz-Verkehr in der Stadt Saalfeld / Saale ist die Schaffung durchgehender und sicherer infrastruktureller Angebote für den Fußgänger- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Hierzu ist eine kontinuierliche Umsetzung der seitens der Stadt bereits entwickelten Maßnahmenkonzepte zur Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich (siehe Kap. 2.5) erforderlich. Außerdem ist eine konsequente Abstimmung hinsichtlich der Belange des Lärms im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes, der Fortschreibung des Verkehrskonzepts sowie der Bereitstellung von Finanzmitteln notwendig. Die Umsetzung sollte sich dabei zunächst an den kurzfristig umsetzbaren zumeist verkehrsorganisatorischen Maßnahmen orientieren, da diese zum einen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, aber zum anderen gleichzeitig auch als erste vertrauensbildende Maßnahmen zu verstehen sind. Darauf aufbauend ist mittel- und langfristig eine kontinuierliche Förderung des Umweltverbundes erforderlich.

Öffentlicher Verkehr

Die Stadt Saalfeld verfügt mit drei städtischen und drei regionalen Buslinien, welche im Taktverkehr bedient werden, über ein gut ausgebautes und leistungsfähiges ÖPNV-System (siehe 2.4). Dadurch ist ein nahezu lückenloses Angebot des ÖPNV sowohl innerstädtisch als auch regional vorhanden. Die Verknüpfung zum Schienenpersonen-nahverkehr SPNV wird über den Busbahnhof am Bahnhof Saalfeld gewährleistet, welcher als Knotenpunkt für die Regionalbuslinien des Städtedreiecks Saalfeld - Bad Blankenburg - Rudolstadt fungiert. Im Sinne des Lärmaktionsplans gilt es, dieses System zu erhalten und weiter auszubauen, denn nur wenn ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz vorliegt, ist eine Substitution des Kfz-Verkehrs und damit langfristig eine Vermeidung von Kfz-Verkehrslärm möglich.

Folgende Aspekte sollten hierbei berücksichtigt werden:

- Verbesserung der Verknüpfung IV/MIV mit SPNV/ÖPNV über Park & Ride sowie Bike & Ride
- Reduzierung von Erschließungsdefiziten

- Verdichtung des Haltestellennetzes
- Einsatz von emissionsarmen Busflotten

Für das Erreichen der genannten Ziele ist eine entsprechende Abstimmung zwischen der Stadt bzw. dem Landkreis und den jeweiligen ÖV-Betreibern erforderlich.

Radverkehr

Um die aus der aktuellen und sicher weiter fortschreitenden Energiepreissteigerung entstehenden Potentiale zur Substitution von Kfz-Fahrten durch den Radverkehr voll ausschöpfen zu können, ist die Schaffung eines durchgehenden, engmaschigen und sicheren Radverkehrsnetzes von höchster Bedeutung. Wichtig ist dabei, neben einer ansprechenden Oberflächenqualität, insbesondere die Gewährleistung einer sicheren Radverkehrsführung im Bereich der Knotenpunkte. Speziell im Zuge der bestehenden Radverkehrsanlagen ist kurzfristig eine Verdeutlichung der Querungsbereiche durch eine Roteinfärbung der Furten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich. Folgende Einmündungen sollten hierbei besonders berücksichtigt werden:

- | | |
|-----------------|----------------------------|
| Puschkinstraße: | ▪ Einmündung Am Hohen Ufer |
| Bahnhofstraße: | ▪ Einmündung Hüttenstraße |
| Auf dem Graben: | ▪ Einmündung Schlosstrasse |
| | ▪ Einmündung Fleischgasse |

An untergeordneten Nebenstraßeneinmündungen (z. B. Am Hohen Ufer) sollte durch die Nutzung von Gehwegüberfahrten die Bevorrechtigung des Radverkehrs verdeutlicht und somit die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werden.

Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr ist auch für den Radverkehr der ruhende Verkehr eine wichtige Steuergröße für den fließenden Verkehr. Neben der Schaffung von Radverkehrsanlagen ist deshalb auch die gesamtstädtische Sicherung eines kleinteiligen Angebotes an Radabstellanlagen von hoher Bedeutung für die Nutzung des Fahrrades. Hierbei sollten vorrangig sog. Anlehnbügel eingesetzt werden, da diese ein bequemes und sicheres Abstellen ermöglichen. Entsprechende Hinweise zu Art und Notwendigkeit von Radabstellmöglichkeiten sollten dabei auch gegenüber dem lokalen Handel kommuniziert bzw. zur Umsetzung angeregt werden.

Zur weiteren Radverkehrsförderung ist das bestehende Wegweisungssystem (Route in Richtung Feengrotten und Siechenkapelle, Beschilderung Bahnhof – Zentrum) zu erhalten und weiter auszubauen. Hierbei sollten sowohl für den Alltags- als auch für touristische Radverkehre (z. B. für „Saaleradweg“) attraktive Vorrangrouten ausgewiesen werden.

Neben einer Angebotsverbesserung sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, kann mit Hilfe einer veränderten Verkehrsorganisation durch Abmarkie-

rung von Radfahr- und Schutzstreifen kurz- bis mittelfristig ein kontinuierlicherer Verkehrsfluss und eine Reduzierung von Belastungsspitzen (z. B. hohe Geschwindigkeiten) erreicht werden.

Fußgängerverkehr

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs sind zwei Kernmaßnahmekomplexe maßgebend, welche im Rahmen des Verkehrskonzepts detailliert zu untersetzen bzw. umsetzungsorientiert weiter zu planen sind. Zum einen ist dies die Sanierung der Gehwegoberflächen und zum anderen die Verbesserung der Querungssicherheit bzw. die Reduzierung von Trennwirkungen durch zusätzliche sichere Querungsangebote, wie z. B. Querungshilfen, Gehwegüberfahrten bzw. –aufpflasterungen, Fußgängerüberwege, Knotenpunktaufpflasterungen, etc. Beide Maßnahmekomplexe sind gesamtstädtisch, integriert und kontinuierlich zu verfolgen.

Besondere Notwendigkeit zur Gehwegsanierung und zur Verbesserung der Querungsbedingungen besteht für die untersuchten Straßenzüge auf den Straßenabschnitten:

- | | |
|-----------------|--|
| Puschkinstraße: | <ul style="list-style-type: none">▪ Erneuerung Oberflächen▪ Verbesserung Querungsbedingungen sowie Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Saalstraße |
| Auf dem Graben: | <ul style="list-style-type: none">▪ Erneuerung Oberflächen |
| Friedensstraße: | <ul style="list-style-type: none">▪ Erneuerung Oberflächen▪ Querungsbedingungen generell |

An vielen Stellen in Saalfeld wurden bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsbedingungen (z. B. Querungshilfen Straßenzüge Auf dem Graben und Bahnhofstraße) umgesetzt, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern geleistet wird.

Zukünftig ist in der Planung von Fußgängeranlagen zu beachten, dass der Barrierefreiheit mit der fortschreitenden demographischen Entwicklung eine größere Bedeutung zukommen wird. Neben Bordabsenkungen an allen wesentlichen Querungspunkten ist hierzu auch ein möglichst selbsterklärender Straßenraum erforderlich. In diesem Sinne bildet die Verstetigung bzw. Harmonisierung des Verkehrsflusses ebenfalls eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Fußgängerverkehrs, da dadurch Trennwirkungen reduziert werden und die Verkehrssicherheit beim Überschreiten der Fahrbahn erhöht wird.

Zielstellung

Die Hauptzielstellung zur Förderung des Umweltverbundes besteht in einer Schaffung von Reisezeitvorteilen für den ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr gegenüber dem

MIV, so dass im Ergebnis eine Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten der leisen Verkehrsarten erfolgt.

Deshalb ist bei aktuellen Straßenausbaumaßnahmen darauf zu achten, dass die aktuellen Standards für Planungen zum Fußgänger- und Radverkehr sowie zum ÖPNV erfüllt werden und die entsprechenden Qualitätsanforderungen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden.

5.1.2 Wegweisungs- und Parkinformationssystem / Parkraumbewirtschaftung

Weitere Potentiale zur Reduzierung der Verkehrsarbeit und damit von Verkehrsaufkommen und Lärmbelastungen bietet die Verbesserung der innerstädtischen Wegweisungssysteme. Insbesondere in den zentralen Bereichen der Innenstadt ist außerdem mit Hilfe von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen die Vermeidung unnötiger Verkehrsbelastungen bzw. Lärmimmissionen möglich.

Das derzeit sehr kleingliedrige Parksystem in der Saalfelder Altstadt - vereinzelte Parkflächen am Markt bzw. in den anliegenden Straßen und Gassen – führt zu einem hohen Anteil an Parksuchverkehr und somit zu erhöhten Belastungen durch Schall- und Schadstoffimmissionen in den sensiblen innerstädtischen Wohnbereichen. Im Rahmen der Entwicklung des innerstädtischen Verkehrskonzepts wird derzeit durch die Stadtverwaltung Saalfeld eine Lösung für den ruhenden Verkehr angestrebt. Wichtige Zielstellung ist hierbei die Vermeidung des Parksuchverkehrs im Kernbereich der Altstadt. Das bestehende Parkleitsystem, welches die gezielte Führung des Kfz-Verkehrs ermöglicht, sollte mittelfristig von statisch auf dynamisch umgestellt werden. Für die Anordnung bzw. Freigabe von Parkflächen sowie die Umgestaltung des Marktplatzes existieren drei verschiedene Konzepte, welche der Saalfelder Bevölkerung im Rahmen einer Bürgerbeteiligung zur Abstimmung vorgestellt wurden:

1. Markt als Verkehrsbereich, Stellplätze auf dem Markt und in den Seitenstraßen
2. Markt und nördliche Obere Straße als verkehrsberuhigter Bereich, Längsstellplätze am Markt und in den Seitenstraßen
3. Markt als Fußgängerzone, Tiefgarage unter dem Markt

In Hinblick auf die Lärmsituation ist eine Lösung mit Besucherparkflächen außerhalb des Altstadtbereichs und der Gestaltung des Marktes als Fußgängerzone (bzw. Mischverkehrsfläche für den Anwohnerverkehr) zu bevorzugen, um einerseits unnötige Kfz-Verkehre im Bereich des Marktes zu vermeiden und andererseits die Innenstadt für den Fußgänger- und Radverkehr attraktiver zu gestalten und somit den Umweltverbund intensiv zu fördern.

5.1.3 Nachhaltige Stadtentwicklung

Die Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel ist i. d. R. in hohem Maße von der Länge der jeweiligen Quelle-Ziel-Beziehung abhängig. Daher sollte im Rahmen der zukünftigen Stadtentwicklung darauf geachtet werden, Entwicklungsflächen für Wohnen und Gewerbe möglichst dort auszuweisen, wo eine enge Verknüpfung mit bereits bestehenden städtischen Quelle-Ziel- und Versorgungsbereichen auf kurzen Wegen und insbesondere im Zuge vorhandener Verkehrsachsen, vorrangig des ÖPNV möglich ist. Vor allem Verdichtungsmaßnahmen im Stadtzentrum werden diesen Anforderungen gerecht.

Mit einer kompakten Stadtstruktur, einer verdichteten Innenstadt und daraus resultierenden kurzen innerstädtischen Wegen ist daher ebenfalls ein Beitrag zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen möglich. In Saalfeld sind hierfür gute Bedingungen gegeben. Die Altstadt rund um den Marktplatz ist über die Stadtbuslinien sowie zu Fuß und mit dem Rad bequem ohne Kfz zu erreichen. Des Weiteren sind hier Verwaltung, Gastronomie und verschiedene Einzelhandelseinrichtungen angesiedelt, wodurch zusätzliche Wege zur Versorgung nahezu unnötig sind.

Neben der Siedlungsentwicklung in den Kernbereichen ist auch entlang gut ausgebauter Verbindungsachsen des ÖPNV eine Verdichtung der innerstädtischen Strukturen effektiv. Deshalb ist es sowohl zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Bussystems, als auch zur Förderung der Nutzung des ÖPNV sinnvoll, die Stadtentwicklung auf diese Bereiche zu konzentrieren. Insgesamt sollte durch eine Nachnutzung im Bestand bereits gut erschlossener städtischer Flächen (ÖPNV, Straßen, Strom, Wasser, Gas, Einkaufseinrichtungen, Schulen, Ärzte, etc.) eine nachhaltige Stadtentwicklung ohne Zersiedelung, zusätzliche Versiegelung bzw. Inanspruchnahme von Retentionsflächen erfolgen. Parallel und unterstützend ist dabei die Attraktivität der innerstädtischen Wegebeziehungen im Umweltverbund zu stärken, um die entsprechenden Lärminderungspotentiale voll ausschöpfen zu können.

5.2 Verstetigung des Verkehrs

Durch einen stetigen Verkehrsablauf sind eine Reduzierung der Lärmbelastung insgesamt sowie ein Abbau der als besonders störend empfundenen Belastungsspitzen möglich. Mittel zur Verstetigung bilden zum einen verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wie z. B. die Verbesserung der verkehrsabhängigen Programme von Lichtsignalanlagen oder die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Andererseits kann auch durch eine stadtverträgliche Straßenraumgestaltung ein wesentlicher Beitrag zur Gewährleistung eines kontinuierlichen Verkehrsablaufs geleistet werden.

5.2.1 Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Durch die Reduzierung und Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus ist eine Verringerung der Schallimmissionen, vor allem in Bereichen mit einer hohen Anzahl betroffener Bürger effektiv möglich. Die Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist in der Regel kurzfristig mit geringem Aufwand durchführbar. Die resultierenden Effekte einer Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus z. B. um 20 km/h (Pegelreduktion um 3 – 4 dB, siehe Abb. 12) sind vergleichbar mit denen einer Halbierung der Verkehrsmenge des betreffenden Straßenzuges.

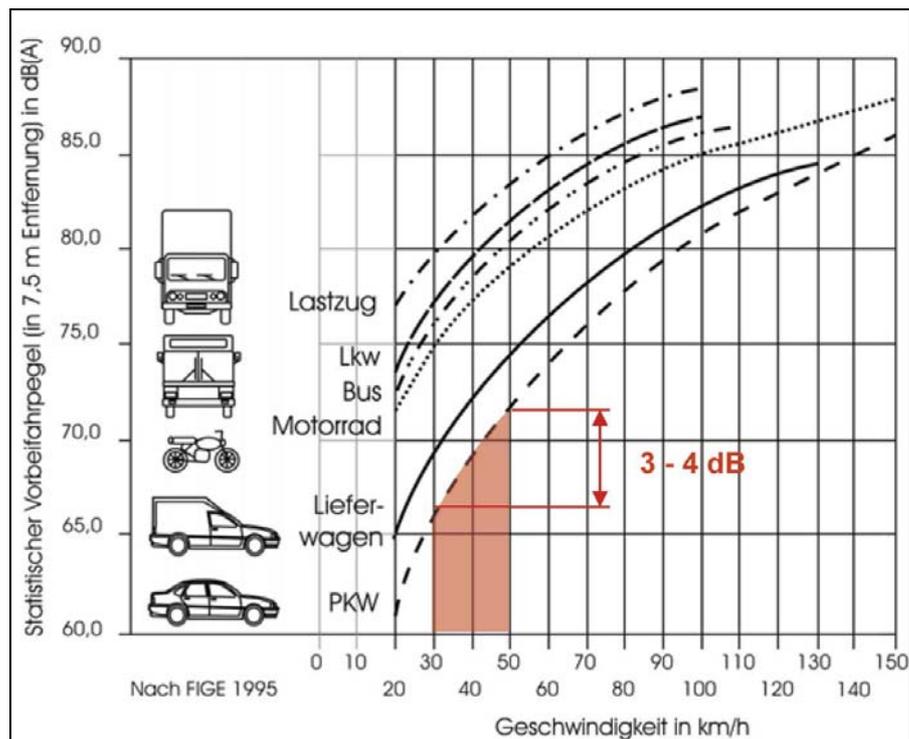


Abb. 12: schalltechnische Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Da eine Reduzierung der Verkehrsmengen bzw. die Umsetzung von Maßnahmen mit ähnlichen Lärminderungseffekten in vielen Fällen gar nicht bzw. oft nur mit hohem finanziellen, organisatorischen und planerischen Aufwand langfristig erreicht werden kann, ist mit Hilfe der Geschwindigkeitsbegrenzungen ein effektiver Gesundheitsschutz für die Anwohner mit einem hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis kurzfristig möglich.

Geschwindigkeitsbeschränkung im Zuge der Nordtangente B 281/85

Mit Fertigstellung der Nordtangente (2001) konnten wichtige innerstädtische Gebiete der Stadt Saalfeld wesentlich vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Nordtangente wurden passive Lärminderungsmaßnahmen, entsprechend der geltenden Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90), zum Schutz der Bevölkerung in den angrenzenden Orts- und Stadtteilen angeordnet.

Die Berechnung basierte hierbei auf einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Anhand von Ortsbesichtigungen wurde jedoch festgestellt, dass aktuell abschnittsweise 100

km/h gefahren werden darf. Die real gefahrene Geschwindigkeit auf derartig ausgebauten Strecken liegt vermutlich sogar noch höher.

In Summe ergeben sich daraus real deutlich höhere Belastungen als sie im Rahmen der Berechnungen zur Lärmaktionsplanung sowie in der Festlegung der Lärmminde-
rungsmaßnahmen nach RLS 90 ausgewiesen sind. Um dennoch ein entsprechendes Immissionsniveau zu erreichen sowie um den Ansprüchen der EU-Umgebungslärmrichtlinie gerecht zu werden (vgl. 5.4.2), sollte im Zuge der Nordtan-
gente eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h am Tag und aufgrund des erhöh-
ten nächtlichen Schutzbedarfs auf 60 km/h in der Nacht erfolgen.

Geschwindigkeitsbeschränkung im Zuge von Hauptverkehrsstraßen

Auch im innerstädtischen Hauptstraßennetz bestehen wesentliche Anwohnerbetroffen-
heiten, die kurz- bis mittelfristig durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung effektiv redu-
ziert werden können. Um dem besonderen Schutzbedarf der Bevölkerung in den A-
bend- und Nachtstunden gerecht werden zu können, wird grundsätzlich eine Ge-
schwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 im Hauptnetz für diesen Tageszeitraum
(mindestens 22 - 6 Uhr, ggf. ergänzend 18 - 22 Uhr) im Bereich der Betroffenheits-
schwerpunkte vorgeschlagen. Daraus ergibt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung
auf 30 km/h für die Straßenabschnitte **Puschkinstraße, Auf dem Graben und Pro-
menadenweg**.

Aufgrund einer hohen Anzahl von durch Überschreitungen der Schwellwerte nach EU-
Umgebungslärmrichtlinie betroffenen Anwohnern wird für die **Friedensstraße** in dem
Abschnitt zwischen Promenadenweg / Alte Freiheit und Auf dem Graben eine gantz-
tägige Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen. Primär sollen hier-
mit die durch den Lärm betroffenen Anwohner möglichst zeitnah entlastet werden. Se-
kundär kann im Zusammenhang mit einer entsprechenden Straßenraumgestaltung
langfristig außerdem eine Verbesserung der Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität
erreicht werden.

Insgesamt ist bezüglich des innerstädtischen Geschwindigkeitsniveaus aufgrund der
neuen Qualitätsanforderungen durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie, insbesondere
im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung vor einer Gesundheitsschädigung durch
Lärm, eine Neuabwägung zwischen der Gewährleistung von Flüssigkeit und Leichtig-
keit des Verkehrs einerseits und einem stadtverträglichen und lärmarmen Verkehrsab-
lauf andererseits erforderlich. Speziell betrifft dies die Nachtstunden, wo der Schutzbe-
darf der Bevölkerung deutlich höher liegt und gleichzeitig die Zahl der Fahrzeuge,
welche von den Geschwindigkeitsbegrenzungen betroffen sind, relativ gering ausfällt.
Selbst anhand der in Abb. 13 dargestellten Tagesganglinie der Bahnhofstraße, welche
deutlich höhere Belegungen aufweist als die o. a. Straßenabschnitte, wird sichtbar,
dass in den Abend- und Nachtstunden das Verkehrsaufkommen nur noch rund die
Hälfte der normalen werktäglichen Verkehrsbelastung beträgt.

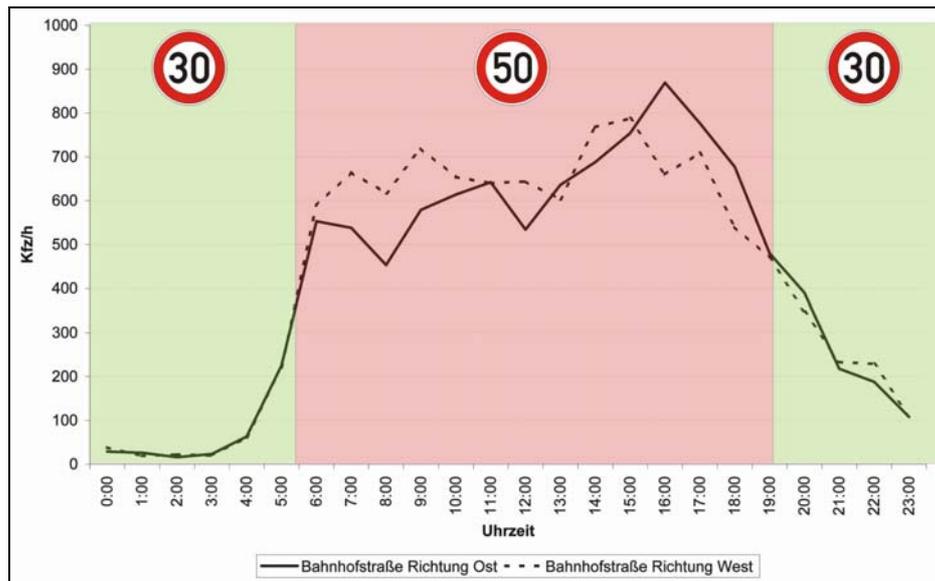


Abb. 13: Tagesganglinie⁶ Bahnhofstraße

Generell sollten alle Geschwindigkeitsbegrenzungen, die zum Zweck der Lärmminde- rung angeordnet werden, durch die Verwendung des Zusatzzeichens „Lärmschutz“ er- läutert werden. Hauptziel dieser Maßnahme ist es, die Notwendigkeit der reduzierten Geschwindigkeit zu verdeutlichen und damit die Verständlichkeit und Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen.

5.2.2 Querschnitts- und Knotenpunktgestaltung

Die Gestaltung der Straßenräume und Knotenpunkte hat einen wesentlichen Einfluss auf das innerstädtische Geschwindigkeitsniveau sowie auf den Verkehrsablauf. Zur Gewährleistung von Verkehrsverhältnissen die den innerstädtischen Randbedingungen sowie den angrenzenden Wohn- und Aufenthaltsfunktionen angemessen sind, ist eine städtebauliche Dimensionierung der Straßenverkehrsanlagen entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) erforderlich. Weiterhin ist durch eine ausgewogene Dimensionierung der Straßenverkehrsanlagen für alle Verkehrsträger auch eine Förderung des Umweltverbundes und damit eine Substitution von Kfz-Fahrten möglich. Die straßenraumgestalterischen Maßnahmen bilden somit ein wesentlichen Baustein für die langfristige Lärmreduzierungsstrategie auf Grundlage ei- ner Verbesserung des Verkehrsklimas für den Fußgänger- und Radverkehr sowie den ÖPNV.

Die einzelnen Maßnahmekomplexe zur städtebaulichen Dimensionierung werden nachfolgend erläutert.

⁶ Quelle: Radarquerschnittsmessungen Nordtangente Saalfeld, Lomb Consult Suhl, 2001

Reduzierung der Fahrbahflächen bzw. Neuaufteilung des Straßenraumes / Komplexe Straßenraumgestaltung

Sämtliche, im Rahmen des Lärmaktionsplans, untersuchten Straßenzüge sind von einer Überformung durch den Kfz-Verkehr geprägt. Den Fahrspuren des Kfz-Verkehrs steht im Vergleich zum Fußgänger- und Radverkehr deutlich mehr Fläche zur Verfügung. Die Breite der Fahrbahflächen liegt über den verkehrlich erforderlichen Maßen. Des Weiteren ergeben sich für den Fußgängerverkehr Einschränkungen im Querungsbedarf durch das Verkehrsaufkommen sowie die Querschnittsbreiten (erhöhte Trennwirkung). Besonders nachteilig ist für diese Straßenzüge aus Sicht der Lärminderung außerdem der überbreite Straßenraum bzw. Straßenraumeindruck, der für ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau sorgt.

Um eine städtebaulich-räumliche Verknüpfung der Straßenzüge mit der Saalfelder Altstadt zu erreichen und gleichzeitig die Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität zu stärken ist eine komplexe Umgestaltung und Neuaufteilung des Straßenraumes erforderlich. Hierbei sollte neben einer Reduzierung der Flächen für den fließenden Verkehr, eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie eine durchgehende Begrünung des Straßenraumes erfolgen. Die durch den Rückbau gewonnenen Flächen im Seitenbereich sind zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs entsprechend umzunutzen. Insgesamt sind dadurch eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus sowie die Vergrößerung des Abstandes zwischen Emissionsquelle und Immissionsort möglich, was insgesamt zu einer effektiven Lärminderung beiträgt.

Die Straßenabschnitte im Stadtkerngebiet (Puschkinstraße, Auf dem Graben und Friedensstraße) werden durch den Linienbusverkehr (Stadt- und Regionalbus) maßgeblich beeinflusst. Die Nähe zum Marktplatz der Stadt erfordert außerdem eine günstige Anbindung des Individualverkehrs (MIV, Fußgänger und Radfahrer), sodass eine ganzheitliche Lösung für die Gestaltung des Straßenraums erforderlich wird. In den Abbildungen Abb. 14 und Abb. 15 sind entsprechende Beispiellösungen für eine solche Entwurfsituation dargestellt.

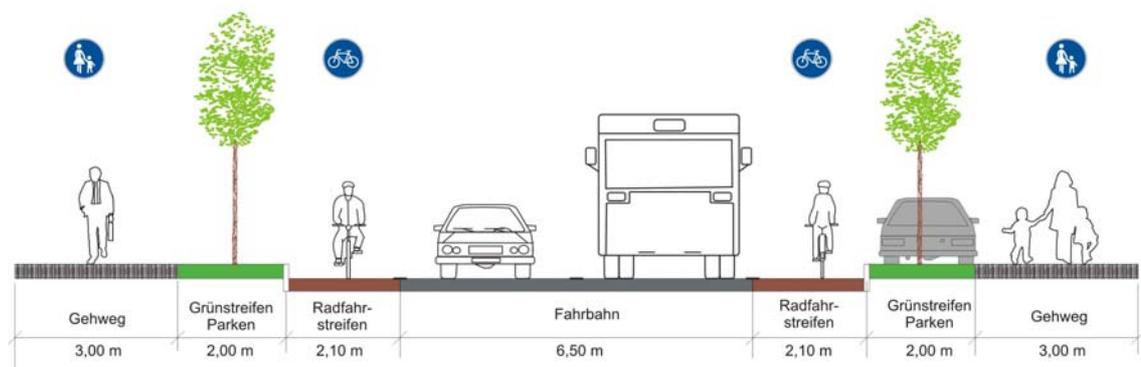


Abb. 14: Beispiellösung für stadterträgliche Straßenraumgestaltung mit Linienbusverkehr gemäß RASSt06

Damit unnötige Parksuchverkehre in der sensiblen Altstadt vermieden werden, ist eine Anordnung von Parkflächen entlang der Straßenzüge Auf dem Graben und Friedensstraße sinnvoll. Wichtig ist hierbei eine ausreichende Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs sowie eine ansprechende Gestaltung mittels Straßenraumbegrünung, um Wege zu Fuß, z. B. vom Parkplatz auf den Markt, attraktiv zu gestalten und die Aufenthaltsqualität im Umfeld der Altstadt insgesamt zu erhöhen.

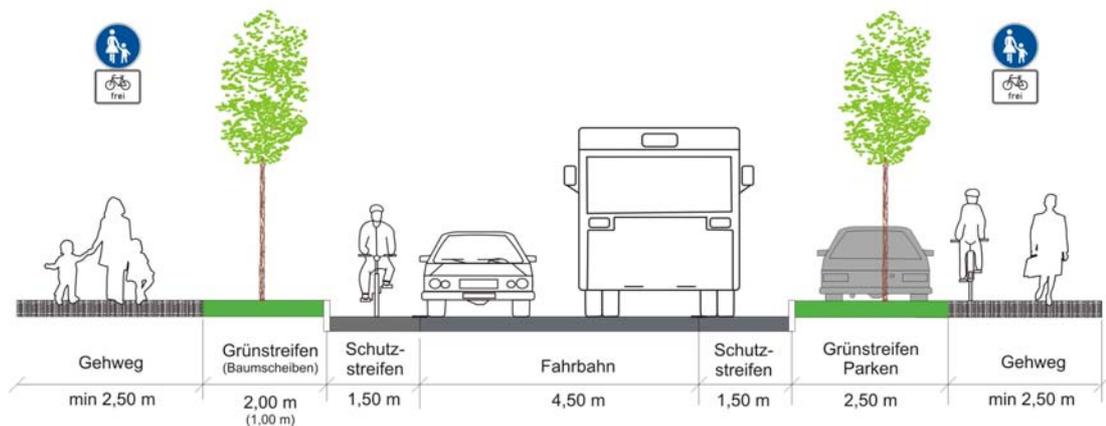


Abb. 15: Beispiellösung für stadtverträgliche Straßenraumgestaltung mit Linienbusverkehr bei beengten Verhältnissen gemäß RASSt06

Des Weiteren ist der Radverkehr adäquat zu berücksichtigen. Da entlang der betreffenden Straßenabschnitte derzeit keine separaten Radverkehrsanlagen (lediglich „Rad frei“) vorhanden sind, sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts Radfahrstreifen oder Schutzstreifen bzw. Radwege mit Gehwegüberfahrten angeordnet werden.

Für die dargestellten Straßenabschnitte existieren im Rahmen des Altstadterschließungskonzepts bereits verschiedene Entwürfe zur städtebaulichen und straßenräumlichen Umgestaltung (siehe Abb. 16), welche die oben aufgeführten Vorschläge teilweise aufgreifen.

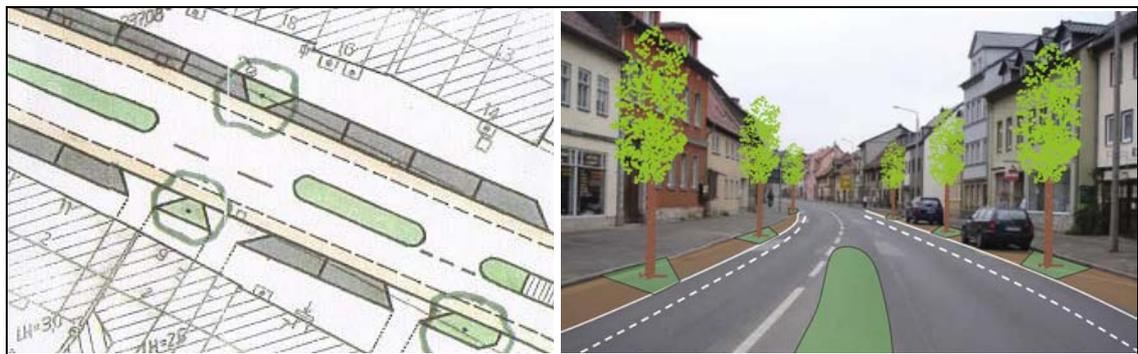


Abb. 16: Beispiel für eine stadtverträgliche Straßenraumgestaltung im Rahmen des Altstadterschließungskonzepts - Friedensstraße

Ein Umbau der entsprechenden Straßenabschnitte einschließlich einer Aufwertung der Fußgänger- und Radverkehrsanlagen sowie der Straßenraumbegrünung ist jedoch lediglich innerhalb eines langfristigen Zeitraums umsetzbar. Um trotzdem auch kurzfristig

eine Verbesserung der Lärmsituation erreichen zu können, müssen andere lärmindernd wirkende, kostengünstige Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehören einerseits als wichtige Sofortmaßnahme die Geschwindigkeitsbeschränkung im Hauptnetz, andererseits einfache Maßnahmen zur Veränderung in der Verkehrsorganisation, wie zum Beispiel die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr oder die Umnutzung eines Fahrstreifens als Parkfläche.



Abb. 17: Beispiele für kurzfristige Maßnahmen – Markierung von Schutzstreifen

Im gesamten Straßenzug Puschkinstraße – Auf dem Graben - Friedensstraße ist die Anordnung von Schutzstreifen als kurzfristige Lösung sinnvoll, einerseits zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs sowie andererseits zur optischen Reduzierung der Fahrstreifenbreite und somit zur Verdeutlichung der Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (siehe Kap. 5.2.1). Entlang der Friedensstraße ist außerdem bei entsprechend vorhandenen Flächen eine Abmarkierung von Parkständen möglich. Dies würde ebenfalls eine Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus begünstigen. Denkbar sind hierbei auch temporäre Baustellenmarkierungen für einen probeweisen Betrieb, um die Akzeptanz durch die Bevölkerung bzw. die Machbarkeit zu prüfen.

Umgestalten von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen

Parallel zu den Umgestaltungsmaßnahmen auf der Strecke ist auch an den Knotenpunkten eine Verstetigung des Verkehrsablaufs sinnvoll und notwendig. Positive Effekte im Sinne der Lärminderung sind dabei insbesondere durch Kreisverkehre zu verzeichnen, da diese aufgrund ihrer Gestaltung sowie klaren und einfachen Vorfahrtregelung für eine Verkehrsflussharmonisierung mit einer deutlichen Verringerung störender Halte- und Anfahrvorgänge sorgen. Vor allem in den Nachtstunden entstehen im Vergleich zu Vorfahrtknotenpunkten und Lichtsignalanlagen deutliche Vorteile durch einen kontinuierlichen und verlangsamten Verkehrsfluss.

Abgesehen von den Lärminderungseffekten ergeben sich durch den Kreisverkehr außerdem erhebliche Verbesserungen in der Verkehrssicherheit. Die Zahl und vor allem die Schwere der Unfälle reduziert sich in der Regel deutlich. Um optimale Bedingungen für den Fußgängerverkehr zu gewährleisten, ist bei der Gestaltung der Kreisverkehre entsprechend den Vorgaben der Richtlinie zur Anlage von Kreisverkehren sowie des ADAC-Praxisleitfadens Kreisverkehre eine Markierung der Fußgängerfurten

mittels Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) vorzusehen. Dies sollte auch an bereits vorhandenen Kreisverkehrsanlagen berücksichtigt und entsprechend nachgerüstet werden.

Im Stadtgebiet Saalfeld / Saale existieren bereits vier Kreisverkehrsanlagen. In den zu untersuchenden Straßenzügen stellt der Minikreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Auf dem Graben / Friedensstraße bereits eine erste Lärminderungsmaßnahme dar. Weitere Kreisverkehrsanlagen sind u. a. im Rahmen des Altstadterschließungskonzeptes zur Neuordnung des Verkehrs im Zentrum und zur Vermeidung von Fremdverkehren geplant:

- Kulmbacher Straße / Pößnecker Straße
- Bahnhofstraße
- Am Darrtor

Insbesondere das Umfeld des Saalfelder Bahnhofs sowie die von den Schallimmissionsbelastungen betroffenen Anwohner entlang der Kulmbacher und Pößnecker Straße werden von der Umgestaltung der Knotenpunkte zu Kreisverkehren profitieren.

Zur besseren Verdeutlichung der Geschwindigkeitsbeschränkung (siehe Kap. 5.2.1) entlang des Straßenabschnitts Auf dem Graben sowie zur Harmonisierung und Verlangsamung des Verkehrsflusses entlang des stadtkernnahen Straßenzuges insgesamt, wäre außerdem die Einrichtung eines weiteren Kreisverkehrplatzes (außer Kreisverkehr am Darrtor) an der Schlossstrasse zweckmäßig.

Die positiven Nebeneffekte einer solchen Knotenpunktumgestaltung beinhalten außerdem die Möglichkeit, bessere Querungsbedingungen und mehr Freiräume für den Fuß- und Radverkehr schaffen und somit den Umweltverbund fördern sowie den Verkehrsablauf sicher gestalten zu können. Des Weiteren bietet die Anlage von Kreisverkehren die Möglichkeit einer städtebaulich ansprechenden Platzgestaltung (siehe Abb. 18).

Generell sollte im Rahmen von anstehenden Ausbauplanungen aufgrund der beschriebenen Vorteile der Kreisverkehrsplätze deren Einsatz im gesamten Stadtgebiet priorisiert in die Abwägung einbezogen werden. Im Nebennetzbereich bzw. bei beengten Verhältnissen ist dabei als Sonderlösung auch der Einsatz von sog. Mini-Kreisverkehrsplätzen (Kreisplatzdurchmesser zwischen 13 und 22 m) möglich, bei denen die Mittelinsel nur durch Markierung bzw. mittels Materialwechsel verdeutlicht wird und der zur Gewährleistung der Schleppkurven des Bus- und Schwerverkehrs vollständig überfahrbar ist. Dennoch sollte auch bei regelmäßigem Linienverkehr nicht auf den Höhenunterschied von 4 cm zwischen Kreisfahrbahn und Kreisinsel verzichtet werden.

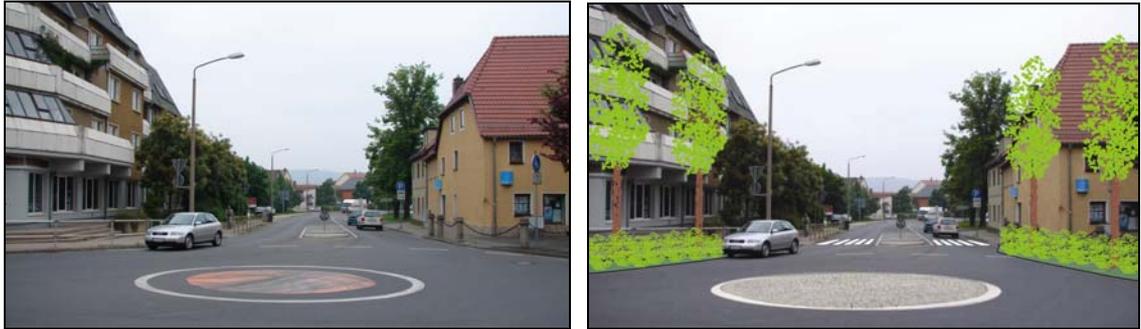


Abb. 18: mögliche langfristige Gestaltung des Mini-Kreisverkehrsplatzes Auf dem Graben - Friedensstraße

Umgestaltung von Einmündungen zu Gehwegüberfahrten

Mit Gehwegüberfahrten wird der untergeordnete Charakter des Nebennetzes klar verdeutlicht (siehe Abb. 19). Weiterhin entstehen wesentliche Vorteile für den Fußgänger- und Radverkehr im Zuge der durchgehenden Hauptverkehrsstraße. Deren Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr wird ebenfalls besser vermittelt, die Konfliktpotentiale mit abbiegenden Fahrzeugen reduziert und damit die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. Zudem entstehen durchgehend barrierefreie Anlagen für Fußgänger und Radfahrer.

Besonders effektiv ist die Abgrenzung von Tempo-30-Zonen bzw. von Wohngebieten mittels Gehwegüberfahrten, da hier das angeordnete Niedriggeschwindigkeitsniveau bzw. der Zugang zu einem Wohnquartier direkt bei der Einfahrt in das untergeordnete Straßennetz baulich untersetzt und verdeutlicht wird. Eine solche Lösung würde sich für die Einfahrt in die Fleischgasse (ähnlich Einfahrt Blankenburger Tor) anbieten, da sich hier direkt Parkflächen anschließen und ein hoher Anteil an Fußgängerverkehr vorhanden ist.



Abb. 19: Beispiele Gehwegüberfahrten bzw. -aufpflasterung (Erkner, Eberswalde, Berlin)

Im Rahmen von Neu-, Um- und Ausbauplanungen ist eine derartige Umgestaltung der Anbindungen des Nebennetzes an das Hauptnetz zu prüfen.

Straßenraumbegrünung

Eine durchgehende Straßenraumbegrünung bzw. Alleebepflanzung kann maßgeblich zur Verstetigung und Verlangsamung des Kfz-Verkehrs beitragen. Untersuchungen

zeigen, dass durch die optische Gliederung des Straßenraumes zum einen insgesamt langsamer gefahren wird und zum anderen Beschleunigungs- und Bremsvorgänge reduziert werden. Das Schallimmissionsniveau wird dadurch insgesamt abgesenkt und besonders störende Belastungsspitzen einzelner schnell fahrender Fahrzeuge können abgebaut werden. Besonderer Bedarf für eine durchgehende Straßenraumbegrünung besteht aufgrund hoher Betroffenheitszahlen in den Straßenabschnitten Auf dem Graben und Friedensstraße. Die vorhandene Alleebeepflanzung im Verlauf der Bahnhofstraße sollte durch weitere Baumpflanzungen bzw. Heckenpflanzungen ergänzt werden, um das Einfahren in den Innenstadtbereich gestalterisch zu verdeutlichen.

Durch die räumliche und optische Trennung zwischen Emissionsquelle und Immissionsort ergibt sich zusätzlich eine psychologische Reduzierung der Wahrnehmung der Lärmbelastungen. Ein weiterer positiver Effekt besteht durch die Staubbinding und Verbesserung des Stadtklimas aus Sicht der Luftreinhaltung.

Im Rahmen der Umsetzung ist dabei eine Überprüfung des Leitungsbestandes erforderlich. Ist aufgrund der straßentechnischen Randbedingungen eine kurzfristige Allee- pflanzung nicht möglich, sollte diese jedoch mittel- bis langfristig weiterverfolgt werden, da die Begrünungsmaßnahmen, wie beschrieben, sehr effektiv zur Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen.

Ortseingangsgestaltung

Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerstädtischen Gebieten, ist in der Regel eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche herein zu beobachten. Daraus ergeben sich neben Sicherheitsproblemen auch zusätzliche Lärmbelastungen.

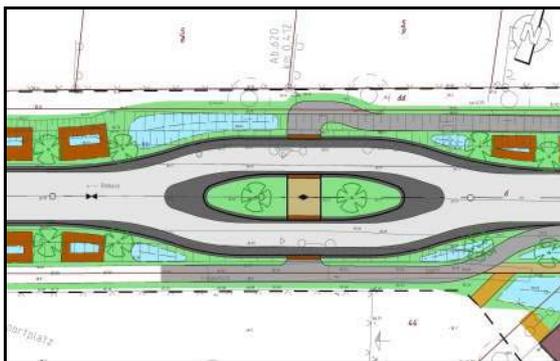


Abb. 20: Beispiel Ortseinganginsel



Abb. 21: Ortseingang Rudolstädter Straße

Mit dem Ziel der Gewährleistung eines, den innerstädtischen Verhältnissen angepassten Geschwindigkeitsniveaus, ist eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung erforderlich. Dies kann entweder durch die Einordnung von Mittelinseln (vorrangig für übergeordnete Hauptverkehrsstraßen, (siehe Abb. 20) oder durch Fahrbahneinengungen erfolgen.

Im Bereich der Einmündungen B 281/Am Eichelteich (Zillestraße) ist eine entsprechende Umgestaltung zu prüfen bzw. vorzusehen, da hier neben dem Ziel der Verringerung der Geschwindigkeit auch eine Querungsmöglichkeit für die Wegebeziehung Innenstadt / Wohngebiet ↔ Gewerbegebiet mit seinen Einkaufsmöglichkeiten von Vorteil wäre. Bedingung hierfür sind jedoch auch ausreichend dimensionierte Nebenanlagen (Geh- und Radwege).

Insgesamt ist bei der Gestaltung der Ortseingangssituation darauf zu achten, dass durch eine entsprechende Begrünung der Inseln bzw. Seitenbereiche die Erkennbarkeit verbessert und die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erhöht wird.

5.3 Verkehrsverlagerung

Die Verlagerung von Kfz-Verkehren ist aus Sicht der Lärminderung sehr differenziert zu betrachten, da eine Verkehrsabnahme in einem bestimmten Straßenabschnitt meist zu einer Erhöhung der Belastungen in einem anderen Abschnitt führt. Dadurch werden einerseits Betroffenheiten verringert, andererseits werden neue Betroffene geschaffen. Daher sind die jeweiligen Betroffenheiten im Ist-Zustand sowie deren Entwicklung genau abzuwägen. Hauptzielstellung sollte es dabei sein, die Hauptverkehrsbelastungen auf einen Straßenzug zu konzentrieren, um die Betroffenheiten möglichst gering zu halten.

5.3.1 Nordtangente / Nordumgehung

Mit Fertigstellung der Nordtangente (2001) wurde in der Stadt Saalfeld der durch dichte Wohnbebauung gekennzeichnete Innenstadtbereich nördlich des Marktes um ein Drittel entlastet (bereits wirksame Lärminderung). Durch die Fertigstellung der Nordumgehung konnte 2006 zusätzlich der durch die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 281 hoch belastete Ortsteil Gorndorf erheblich entlastet werden. Belegungszunahmen gibt es auf der Rudolstädter Straße und der Pößnecker Straße welche als Anbindung an die Nordumfahrung fungieren. Diese wirken sich jedoch lediglich auf wenige Anwohner aus, da kaum Wohnbebauung angrenzt. Des Weiteren wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Nordumfahrung Lärminderungsmaßnahmen (aktiv / passiv) angeordnet, sodass im direkten Einzugsgebiet der Umgehungstrasse (Gorndorf) keine Betroffenheiten zu verzeichnen sind. Lediglich im Bereich der Nordtangente sind Betroffenheiten mit Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen.

Um die Wirksamkeit der Verkehrsentlastung in den betreffenden Straßen zu erhöhen, sind Rückbaumaßnahmen unerlässlich. Insbesondere entlang der früheren Trasse der Bundesstraße B 281 (Gorndorfer und Geraer Straße) sollte eine den jetzt vorliegenden Verkehrsbelastungen angemessene Straßenraumgestaltung (Reduzierung der Fahrbahnflächen, Begrünung etc.) erfolgen, um die herabgesetzte Verkehrsbedeutung gestalterisch zu unterstützen.



Abb. 22: alte Bundesstraße B 281 – Geraer Straße / Gorndorfer Straße

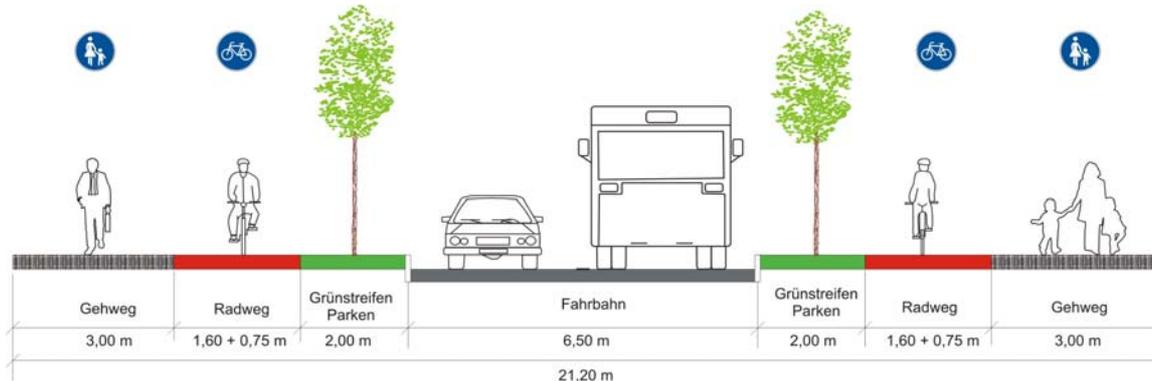


Abb. 23: Gestaltungsvorschlag Geraer Straße / Gorndorfer Straße

Zudem sollten punktuell und besonders im Ortseingangsbereich geschwindigkeitsdämpfende Elemente zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden (vgl. Kap. 5.2.2), um überhöhte Geschwindigkeiten⁷ zu vermeiden.

5.3.2 Weststraße und West- bzw. Südumfahrung

Zur weiteren Entlastung der Ortsdurchfahrten in Saalfeld / Saale, ist langfristig der Neubau der sogenannten Weststraße⁸ mit Anschluss an die L 2383 im Westen sowie an die B 281 im Süden der Stadt geplant. Die Weststraße soll zukünftig eine Verbindung zwischen der Garnsdorfer und der Beulwitzer Straße herstellen, dabei verläuft sie im Bereich des Wohngebietes Rainweg sowie entlang der Thüringenklinik.

Das Verkehrsaufkommen reduziert sich gemäß der Verkehrsprognose⁹ hauptsächlich in den Straßenzügen Rudolstädter Straße, Friedensstraße West (im Bereich Meininger Hof) und Promenadenweg, was sich im Hinblick auf die Lärmbelastungen positiv für die Anwohner auswirken würde.

Des Weiteren plant das Straßenbauamt die Verlegung der B 281 aus dem Stadtgebiet heraus, dazu existieren zwei Trassenvarianten mit Verlauf der Strecke im Nord-Westen bzw. Süd-Osten der Stadt.

⁷ Zahlreiche Untersuchungen haben gezeigt, dass insbesondere bei überdimensionierten Fahrbahnbreiten mit einer geringen Verkehrsbelastung deutlich höhere Geschwindigkeiten, als die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, gefahren werden. Besonders gravierend stellt sich dieser Zusammenhang in den Nachtstunden dar.

⁸ Die Stadt Saalfeld führt derzeit ein Planfeststellungsverfahren für die Weststraße durch.

⁹ Quelle: Verkehrsprognose Weststraße in Saalfeld, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, Aalen 2008

Im Zusammenhang mit der Weststraße ergibt sich dann auch für die Straßenzüge Friedensstraße Ost (ab Promenadenweg), Auf dem Graben, Bahnhofstraße und Kulmbacher Straße eine Entlastung, wenn auch geringer als auf den o. a. Straßenabschnitten.

Nach Umsetzung der Maßnahmen sind vor allem die zuvor stark belasteten Straßenzüge der Ortsdurchfahrt (Rudolstädter Straße, Promenadenweg, Melanchthonstraße) derart umzugestalten, dass die angestrebten Verkehrsverlagerungseffekte unterstützt werden (vgl. Kap. 5.3.1). Für beide Straßenzüge sollten Reduzierungen der Fahrbahnenflächen zugunsten von Gehwegverbreiterungen und Radfahrstreifen erfolgen.

5.3.3 Lkw – Durchfahrtsverbot

Mit Hilfe der 2001 und 2006 fertiggestellten Nordumfahrung/-tangente sowie zukünftig durch die geplante Weststraße sowie die West- bzw. Südumfahrung sind im Verkehrsnetz der Stadt Saalfeld / Saale die Voraussetzungen gegeben, den Verkehr im Zuge von weitestgehend anbaufreien Trassen mit vergleichsweise geringen Betroffenheiten zu bündeln und damit das Kernstadtgebiet verkehrlich zu entlasten.

Speziell der Schwerverkehr, welcher für deutlich höhere Immissionen als der Pkw-Verkehr sorgt, sollte in größtmöglichem Umfang über die Neubautrassen geleitet werden. Lieferverkehre, welche für die Belieferung der innerstädtischen Nahversorgungseinrichtungen bzw. der Anwohner benötigt werden sind entsprechend von dem Verbot auszuschließen.

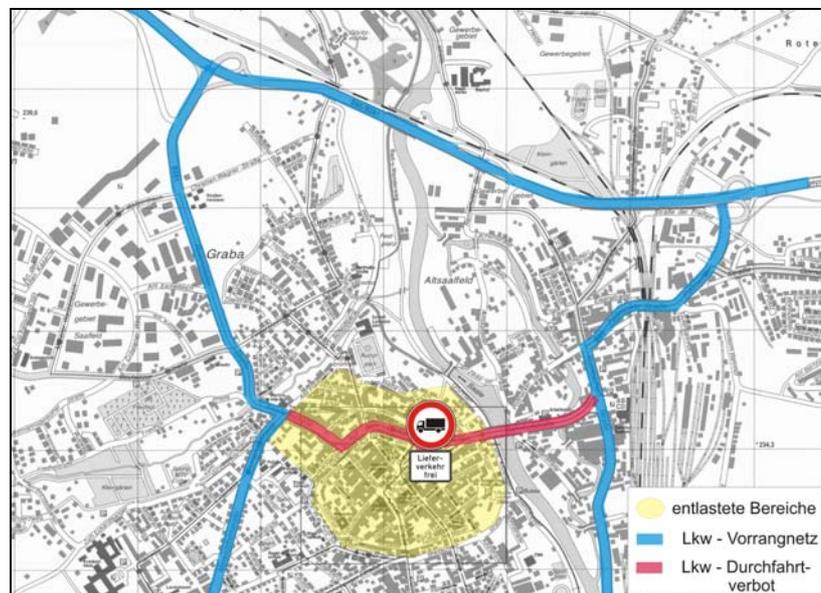


Abb. 24: Lkw -Durchfahrtsverbot

Für eine effektive Konzentration des Schwerverkehrs auf den Ortsumfahrungen, ist die Einrichtung einer umfassenden Hinweis- und Wegweisungsbeschilderung zwingend erforderlich. Damit dem Schwerverkehr eine frühzeitige Orientierung ermöglicht werden kann, sollte diese bereits entlang der Nordumfahrung und deren Anbindungen (Pößne-

cker Straße und Rudolstädter Straße) sowie entlang der anderen Einfallstraßen (Kulmbacher Straße, Melanchthonstraße) angeordnet werden.

5.4 Sonstige Maßnahmen

5.4.1 Verbesserung der Fahrbahnzustände

Einen wesentlichen Baustein zur Vermeidung unnötiger Schallimmissionen stellt die Gewährleistung ebener und glatter Fahrbahnoberflächen dar. Besonders kritisch sind Pflasteroberflächen einzuschätzen, insbesondere dann wenn diese schlecht verlegt sind bzw. Unebenheiten und Schadstellen aufweisen. Für die im Rahmen des Lärmaktionsplans zu untersuchenden Straßenabschnitte in der Stadt Saalfeld ist jedoch positiv festzustellen, dass keine derartigen Oberflächenbefestigungen existieren.

Insgesamt besteht für die Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen auf dem betrachteten Hauptstraßennetz kein dringender Handlungsbedarf, da sich die Asphaltdecken durchgängig in einem guten Zustand befinden.

5.4.2 Aktiver/Passiver Schallschutz

Neben Maßnahmen, welche vorrangig auf die Vermeidung bzw. Reduzierung von Emissionen an der Quelle abzielen, können auch Maßnahmen zwischen Emissionsquelle und Immissionsort bzw. direkt am Immissionsort zur Lärminderung beitragen. Vorrangig handelt es sich dabei um künstliche Hindernisse (Lärmschutzwände- bzw. -wälle), welche die Ausbreitung des Schalls behindern bzw. die Ausbreitungswege verlängern und damit die Pegel am Gebäude reduzieren. In Saalfeld kommen derartige Maßnahmen aufgrund der Platzverhältnisse ausschließlich im Bereich der Nordtangente B 281/ B 85 und nur bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts im Rahmen der Lärmsanierung in betracht. Hierzu ist eine Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger notwendig.

Neben den Maßnahmen zur Verringerung der Immissionspegel an den Gebäudefronten gelten Schallschutzfenster¹⁰ mit Lüftungssystemen als passive Schallschutzmaßnahmen zur Verringerung der Anwohnerbetroffenheiten.

Da die EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht ausschließlich auf eine Minderung der Schallimmissionsbelastungen im Inneren der Gebäude abzielt, sondern, wie der Name Umgebung impliziert, speziell auch die Verbesserung der Situation in den Aufenthaltsbereichen sowie die ganzheitliche Reduzierung der Geräuschbelastungen anstrebt, sollten Schallschutzfenster¹¹ vorrangig dort eingesetzt werden, wo mit anderen Mitteln keine ausreichende Lärminderung möglich ist. Speziell betrifft dies Gebäude, die

¹⁰ Die Lärminderungseffekte werden in vielen Fällen bereits durch moderne, mehrschichtige Wärmeschutzfenster erreicht.

¹¹ Die Lärmsanierung stellt eine freiwillige Leistung des Bundes und der Länder dar, soweit Finanzmittel zur Verfügung stehen. Ein rechtlicher Anspruch besteht nicht. Maßnahmen der Lärmsanierung sind demzufolge nicht einklagbar.

auch nach Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes von Schallimmissionspegeln über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts betroffen sind.

5.4.3 Geschwindigkeitsüberwachung

Um die angestrebten bzw. im Rahmen der Schallimmissionsprognose berechneten Minderungspotentiale sichern zu können, ist die Einhaltung der bestehenden bzw. im Rahmen der Lärmaktionsplanung zusätzlich vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen von hoher Bedeutung. Gewährleistet werden kann dies nur durch häufige Kontrollen der Geschwindigkeiten, die zur Verbesserung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Interesse des Lärmschutzes regelmäßig durchgeführt werden sollten.

Neben der zu geringen Anzahl an Geschwindigkeitskontrollen ist auch das aktuell in Deutschland gültige Bußgeldniveau nur eingeschränkt geeignet, eine ausreichende Abschreckungswirkung aufzubauen. Im Vergleich mit dem übrigen europäischen Ausland sind die Strafen für Geschwindigkeitsübertretungen vergleichsweise gering, was sich auch durch die kürzlich beschlossenen Erhöhungen nicht wesentlich geändert hat.

5.4.4 Öffentlichkeitsarbeit

Um die Akzeptanz der Lärminderungsmaßnahmen in der Bevölkerung zu erhöhen sowie eine, über die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgten Öffentlichkeitsveranstaltungen hinausgehende Sensibilisierung der Bevölkerung für das Thema Lärm erreichen zu können, ist eine intensive und kontinuierliche Medienarbeit erforderlich. Dies gilt vor allem für die Fertigstellung und Einweihung von Maßnahmen zur Lärminderung. Auch kurzfristige Maßnahmen sollten im Rahmen der Umsetzung an die Presse hergetragen werden, um zum einen über die Notwendigkeit und die Effekte der Maßnahme zu informieren und zum anderen dadurch die Akzeptanz der jeweiligen Verkehrsreglung zu verbessern.

Vertieft werden könnte die Information der Bevölkerung durch die Gestaltung eines Faltblattes bzw. einer Broschüre zur Lärmaktionsplanung, die sowohl über die gesetzlichen Hintergründe, die weitere Verfahrensweise und wesentliche Maßnahmenbausteine informiert.

6 Schallimmissionsprognose

6.1 Vorgehensweise

Die prognostischen Lärmbelastungen für die untersuchten Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr werden auf Grundlage des im Rahmen des Lärmaktionsplanes erarbeiteten Maßnahmenkonzepts (siehe Anlage 4) ermittelt. Die Einschätzung der Lärm-Betroffenheiten bzw. der Veränderungen

im Vergleich zum Bestand erfolgt aufbauend auf der Analyse mittels Lärmkennziffern bzw. auf Grundlage der Anzahl der Betroffenen über 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts.

Generell ist zu beachten, dass nicht alle getroffenen Maßnahmen im Rechenmodell berücksichtigt werden, da einzelne Aspekte in ihrer Wirkung zu komplex sind oder nur vereinfacht im Rechenmodell implementiert werden können. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, zur nachhaltigen Stadtentwicklung, zur Öffentlichkeitsarbeit sowie zum Parksystem und der Parkraumbewirtschaftung, welche insgesamt langfristig zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens beitragen werden. Wo und in welcher Ausprägung ist jedoch im Detail aktuell nicht einschätzbar. Weiterhin werden Veränderungen an den Knotenpunkten (LSA-Koordinierung, Kreisverkehre etc.) im Berechnungsverfahren nach VBUS nicht berücksichtigt, obschon auch sie wesentlich zur Reduzierung von Schallimmissionen beitragen.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung, Verlagerung des Schwerverkehrs sowie gestalterische Maßnahmen die zu einer Verstetigung des Verkehrs bzw. zur Vergrößerung des Abstandes zwischen Emissionsquelle und Immissionsort führen, können hingegen mit ihren Pegelminderungen im Berechnungsmodell berücksichtigt werden.

Die entsprechenden Auswirkungen für die einzelnen Straßenabschnitte sowie für die Gesamtbetroffenheiten werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert.

6.2 Lärmminderungswirkung des Maßnahmenkonzeptes

Mit der Umsetzung des im Rahmen des Lärmaktionsplans ausgearbeiteten Maßnahmenkonzeptes ist eine Reduzierung der Schallimmissionsbelastungen für die wesentlichen Konfliktbereiche entlang der untersuchten Straßenzüge möglich (siehe Tab. 3). Der Umfang der Pegelminderung ist in Summe jedoch von dem jeweiligen Maßnahmenbündel abhängig.

Straßenabschnitt	Maßnahme	Pegelminderung	
Pößnecker Straße Kulmbacher Straße	gestalterische Maßnahmen (Verkehrsharmonisierung) Kreisverkehrsplatz Räditzkreuzung, Straßenraumgestaltung	0,5 – 1 dB	bis 2 dB
	Verkehrsverlagerung (Weststraße)	bis 1	
Bahnhofstraße	gestalterische Maßnahmen (Verkehrsharmonisierung) Kreisverkehrsplatz Bahnhof, Straßenraumgestaltung	0,5 – 1 dB	bis 1,5 dB
	Verkehrsverlagerung (Weststraße)	bis 0,5 dB	
Puschkinstraße	Durchfahrtsverbot Schwerverkehr	bis 1 dB	bis 5,5 dB

Straßenabschnitt	Maßnahme	Pegelminderung	
Auf dem Graben	Tempo 30 (22 bis 6Uhr)	2 – 3 dB	
	gestalterische Maßnahmen (Verkehrsharmonisierung) Kreisverkehrsplatz Am Darrtor, Straßenraumgestaltung	0,5 – 1 dB	
	Verkehrsverlagerung (Weststraße)	bis 0,5 dB	
Friedensstraße (Auf dem Graben bis Promenadenweg)	Durchfahrtsverbot Schwerverkehr	bis 1 dB	bis 6 dB
	Tempo 30	2 – 3 dB	
	gestalterische Maßnahmen (Verkehrsharmonisierung) Kreisverkehrsplatz Am Darrtor, Straßenraumgestaltung	0,5 – 1 dB	
	Verkehrsverlagerung (Weststraße)	bis 1 dB	
Promenadenweg	Tempo 30 (22 bis 6 Uhr) + unterstützende Maßnahmen	2 – 3 dB	bis 5 dB
	Verkehrsverlagerung (Weststraße)	bis 2 dB	
Rudolstädter Straße	gestalterische Maßnahmen (Verkehrsharmonisierung) Ortseingangsgestaltung	bis 1 dB	bis 3 dB
	Verkehrsverlagerung (Weststraße)	bis 2 dB	
B 281	Tempo 80	2 – 3 dB	bis 5 dB
	Tempo 60 (22 bis 6 Uhr)	3 – 5 dB	

Tab. 3: mögliche Pegelminderungen für die Hauptkonfliktbereiche

In Summe ergeben sich nach Umsetzung des Gesamtkonzepts¹² für das Untersuchungsgebiet die in den Abb. 25 und Abb. 26 dargestellten prognostischen Betroffenheitsverteilungen für die einzelnen Pegelklassen.

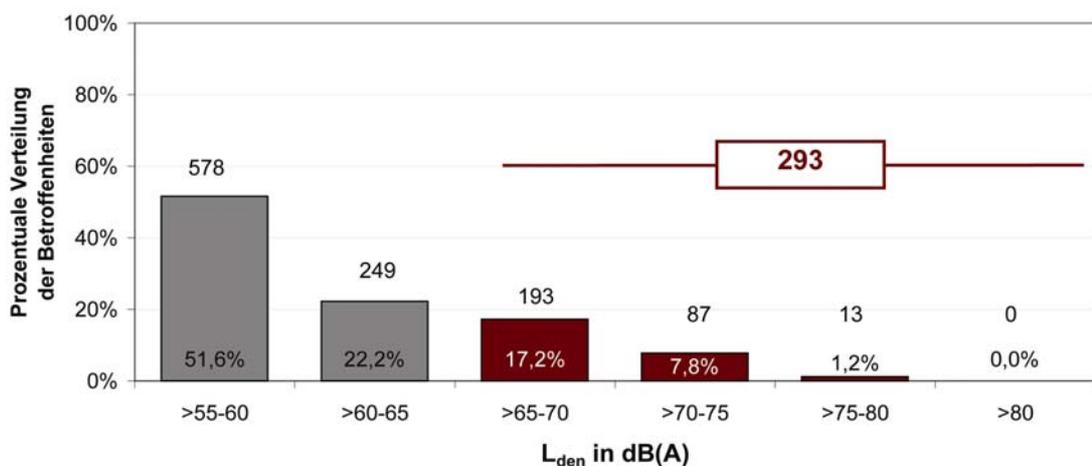


Abb. 25: Verteilung der Betroffenheiten nach Umsetzung des Gesamtkonzepts - Tag

¹² Die West- bzw. Südfahrt wurden aufgrund der z. Zt. noch nicht feststehenden Trassenlage nicht in die Schallimmissionsprognose einbezogen.

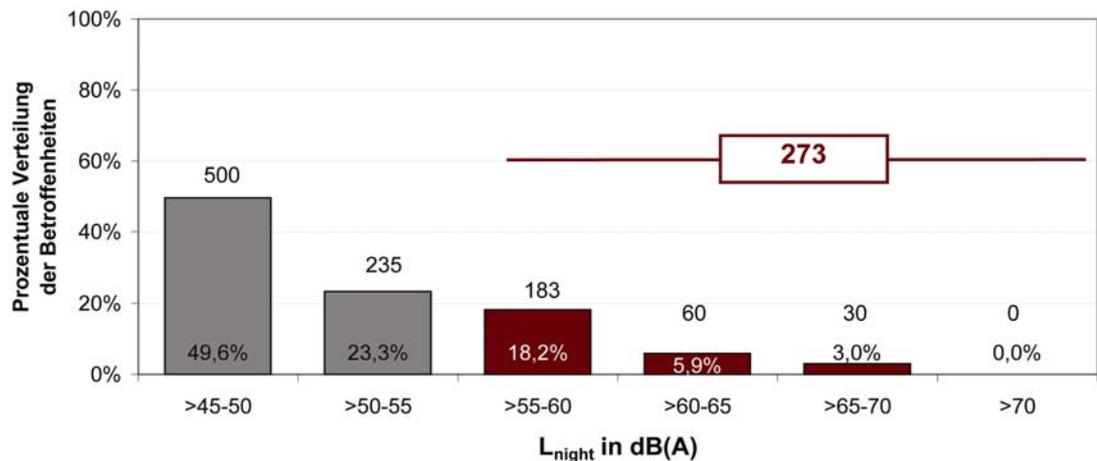


Abb. 26: Verteilung der Betroffenen nach Umsetzung des Gesamtkonzepts - Nacht

In Abb. 27 ist die Entwicklung der Lärmkennziffern und Betroffenen für die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen sowie für das Gesamtkonzept vergleichend dargestellt.

Es wird deutlich, dass mit Hilfe der kurzfristigen, verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung und zum Lkw-Durchfahrtsverbot eine merkliche Verringerung der Betroffenen erreicht werden kann. Ausschlaggebend hierfür sind vor allem die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung im Hauptstraßennetz, insbesondere im Betroffenheitsschwerpunkt Friedensstraße. Sowohl am Tag als auch in der Nacht können etwa 20 % der Einwohner, welche von Schallimmissionen oberhalb der Schwellwerte von 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) betroffen sind, derartig entlastet werden, dass die Immissionen prognostisch unterhalb des Schwellwertes liegen. Die Zahl der Betroffenen sinkt von 440 auf 359 Einwohner am Tag und von 462 auf 355 Einwohner in der Nacht.

Die Effekte der Lärminderungsmaßnahmen werden bei der Betrachtung der Entwicklung der Lärmkennziffern noch deutlicher. Mit Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen können die Anwohnerbetroffenheiten mit sehr hohen Überschreitungen der Auslösewerte zeitnah um mehr als ein Drittel (nachts sogar mehr als 40 %) reduziert werden.

Entscheidend für die Verbesserung der Lärmsituation sind, wie bereits beschrieben, die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptstraßennetz sowie die Gewährleistung von ausreichenden Kontrollen zur Sicherung des Geschwindigkeitsniveaus. Ohne diese Maßnahmen wären insgesamt lediglich geringe Pegelminderungen möglich.

Ebenso kann festgehalten werden, dass für eine nachhaltige Entlastung der, von starken Schallimmissionsbelastungen, betroffenen Einwohner in Saalfeld / Saale die Umsetzung mittel- und langfristiger Maßnahmen notwendig ist.

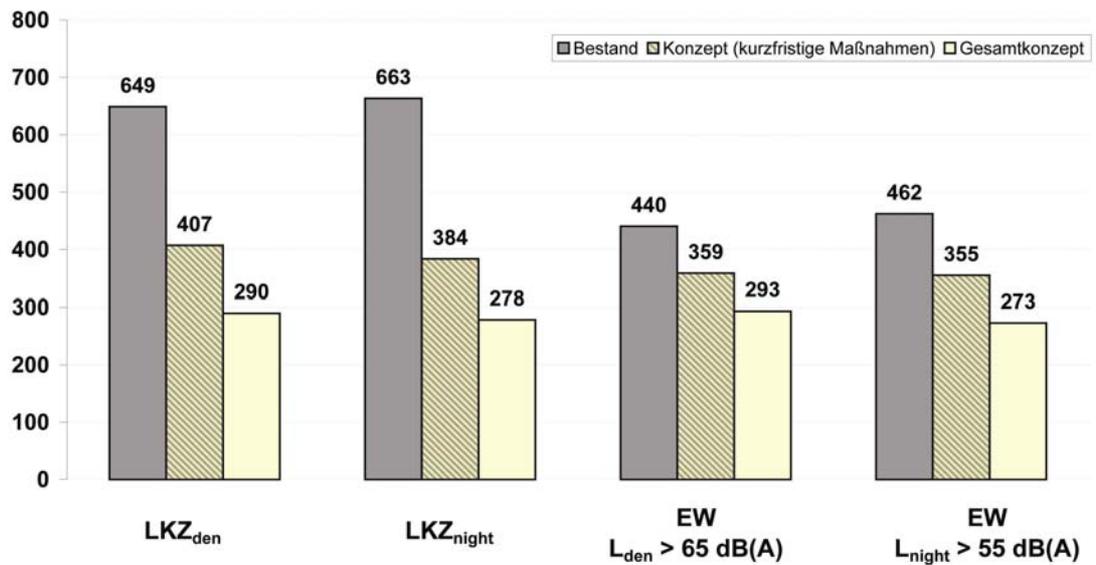


Abb. 27: Entwicklung der Lärmkennziffern und Betroffenheiten für die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen und das Gesamtkonzept

Werden die mittel- bis langfristigen Lärminderungsmaßnahmen in der Berechnung ergänzt, so ist eine weitere Verringerung der Betroffenheiten zu verzeichnen. Die Lärmkennziffer reduziert sich um insgesamt ca. 60 %, dementsprechend kann bei konsequenter Umsetzung der gestalterischen Maßnahmen zur Harmonisierung des Verkehrs sowohl am Tag als auch in der Nacht eine umfangreiche Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden. Ebenso hat die Weststraße einen wesentlichen Anteil an der Verringerung der Lärmbelastungen.

Wird, wie im Rahmen der Analyse anhand der Einwohnerzahl abgeleitet, wie viele Wohnungen von einer Überschreitung der Schwellwerte im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie prognostisch betroffen sind, so ergibt sich für den Tageswert eine Zahl von ca. 140 Wohnungen und für den Nachtwert von ca. 130 Wohnungen. Zu beachten sind jedoch wieder die potentiell höheren Betroffenheiten aufgrund von Leerständen.

Die Veränderung der Immissionen für die einzelnen Pegelklassen in der Nacht wird in der nachfolgenden Abb. 28 noch einmal graphisch verdeutlicht.

Vor allem in dem Pegelbereich über 55 dB(A) ist ein deutlicher Rückgang der Anteilswerte festzustellen, demnach wird mit Hilfe der Maßnahmen vor allem die Zahl der von Auslösewertüberschreitungen betroffenen Einwohner reduziert. Die Maßnahmen wirken sich jedoch auch in den anderen Pegelbereichen aus, so dass insgesamt eine Verschiebung der Betroffenheiten zu Gunsten der leiseren Pegelklassen erfolgt. Dies zeigt sich u. a. in der Zunahme für die Pegelbereiche bis 45 dB(A). Neben dieser Reduzierung ergeben sich aus dem integrierten und gesamtstädtischen Ansatz weitere langfristige Effekte die zur Verbesserung der Stadt- und Lebensqualität beitragen, sich jedoch nicht anhand von Betroffenheitszahlen belegen lassen.

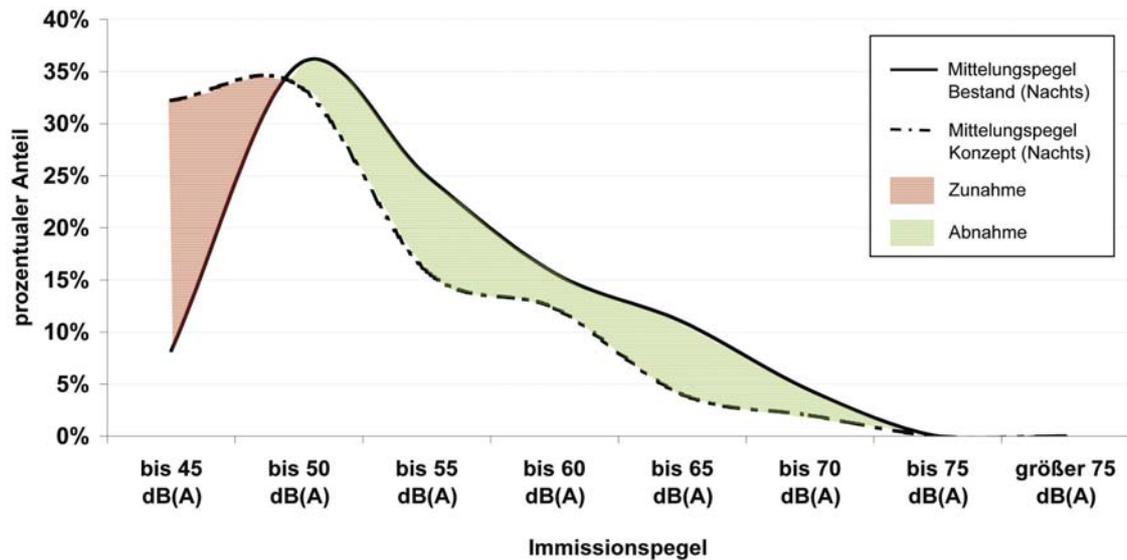


Abb. 28: Entwicklung der Immissionssituation (Gesamtkonzept - nachts)

Grundvoraussetzung für die dargestellten bzw. errechneten Lärminderungseffekte ist, dass die vorgesehenen Maßnahmen umfassend umgesetzt werden. Weiterhin ist insbesondere bei den rein verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur kurzfristigen Entlastung der Betroffenen, wie z. B. den Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptnetz, durch ausreichende Kontrollen sicher zu stellen, dass die angeordneten Verkehrsregelungen eingehalten und akzeptiert werden.

Werden einzelne Maßnahmen nicht oder nur teilweise realisiert, so ist automatisch von einer geringeren Minderungswirkung und einer weniger starken Reduzierung der Betroffenen auszugehen. Im Umkehrschluss bedeutet dies jedoch nicht, dass nicht auch mit einzelnen Konzeptmaßnahmen wesentliche Effekte zur Lärminderung erreicht werden können. Vielmehr sollte im Sinne der Aktionsplanung auf Grundlage der Prioritätenreihung in Kap. 6.4 kurzfristig mit der Umsetzung erster kostengünstiger Maßnahmen begonnen werden.

6.3 Lärmbilanz verkehrsverlagernder Maßnahmen

Da neben den Maßnahmen zur gesamtstädtischen Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen sowie zur Verstetigung bzw. Geschwindigkeitsreduzierung im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen auch Maßnahmen zur Verlagerung von Kfz-Verkehren einen Bestandteil des Lärmaktionsplanes bilden, ist eine kritische Betrachtung der neu- bzw. stärker belasteten Verkehrsnetzelemente im Vergleich mit den jeweils erzielten Entlastungswirkungen notwendig.

Wie in Kapitel 5.3.2 dargestellt, existieren zur Entlastung des innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetzes seitens der Stadt Saalfeld und des Straßenbauamtes Planungen für verschiedene Umgehungstrassen (Weststraße sowie West- bzw. Südumfahrung).

In den betreffenden Straßenzügen (insgesamt ca. 1490 Einwohner) ist mit Hilfe der Weststraße im günstigsten Fall eine Verringerung der Betroffenenzahlen um ca. 182 Einwohner realisierbar. Wird zusätzlich zur Weststraße eine weitere Umgehungsstraße im Südosten oder im Nordwesten realisiert so können insgesamt ca. 200 Einwohner entlastet werden.

Durch den Verlauf der Weststraße entlang des Wohngebiets Rainweg werden hier zukünftig vergleichsweise viele Anwohner neu belastet (ca. 470), ebenso ungünstig ist die Lage der Entlastungsstraße am städtischen Krankenhaus als besonders schutzbedürftiges Gebäude. Des Weiteren ist eine Verkehrsverlagerung auf die Nordtangente zu erwarten, sodass dort durch die höhere Verkehrsbelegung ebenfalls ein Anstieg der Zahl der betroffenen Anwohner die Folge sein wird. Die Auswirkungen der Umgehungsstraßen auf die Schallimmissionssituation ist aufgrund der noch nicht festgelegten Vorzugsvariante schwierig abzuschätzen. Um jedoch auch hier die potentiell betroffenen Anwohner vor zu hohen Lärmbelastungen insbesondere nachts zu schützen, sollte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf einen angemessenen Lärmschutz geachtet werden (Geschwindigkeitsbeschränkung nachts sowie aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen).

Insgesamt wird deutlich, dass mit Hilfe der Weststraße zwar eine große Zahl betroffener Anwohner entlastet werden kann, jedoch auch erhebliches Potential für neue Betroffenen geschaffen wird. Im Rahmen der Ausführungsplanung zur Weststraße sind daher auch Maßnahmen zur Lärminderung mit zu berücksichtigen.

6.4 Maßnahmenzusammenfassung und –priorisierung

In der nachfolgenden Tab. 4 werden die Maßnahmen aus Kapitel 5 ergänzend zur detaillierten Maßnahmetabelle in Anlage 4 nochmals zusammengefasst und unter Berücksichtigung ihrer lärmindernden Wirkung strukturiert und aufgereiht. Allerdings sollte das Maßnahmenranking nicht als starres System angesehen werden. Vielmehr ist im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan sowie unter Berücksichtigung der jeweiligen Fördermöglichkeiten flexibel über die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu entscheiden. Die nachfolgende Prioritätenreihung stellt daher ausschließlich eine Richtschnur aus Sicht der Lärminderung dar.

Maßnahme	Kapitel	Umsetzungshorizont	Maßnahmenranking
Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptnetz	5.2.1	K	1
Geschwindigkeitsüberwachung	5.4.3	K	2
Lkw-Durchfahrtsverbot im Stadtkernbereich	5.3.3	K / M	3
Umgestalten bzw. Neuaufteilen von Straßenräumen	5.2.2	K / M	4

Maßnahme	Kapitel	Umsetzungshorizont	Maßnahmenranking
(Markierungsarbeiten, temporäre Maßnahmen)			
Umgestalten bzw. Neuaufteilen von Straßenräumen Straßenraumgestaltung, -begrünung	5.2.2	M / L	5
Umgestalten von Knotenpunkten	5.2.2	M / L	6
Ortseingangsgestaltung	5.2.2	M / L	7
Weststraße	5.3.2	L	8
West- bzw. Südumfahrung	5.3.2	L	9
emissionsärmere Busflotte	5.1.1	L	10
aktive / passive Schallschutzmaßnahmen	5.4.2	M / L	11
Kontinuierliche Umsetzung erforderlich			
Umsetzung Altstadterschließungskonzept unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Lärmaktionsplans	2.5 5.1.2	wird bearbeitet K / M / L	Kont. 0
Erhalt und Ausbau des ÖPNV-Angebots	5.1.1	K / M / L	Kont. 1
Erhalt und Ausbau des Fußgänger- und Radverkehrsnetzes	5.1.1	K / M / L	Kont. 2
Verbesserung von Querungsbedingungen für Fuß und Rad	5.1.1	K / M / L	Kont. 3
Wegweisungs- und Parkinformationssystem	5.1.2	K / M / L	Kont. 4
Parkraumbewirtschaftung	5.1.2	K / M / L	Kont. 5
Wohnen im Stadtzentrum fördern	5.1.3	K / M / L	Kont. 6
Wohnen an ÖPNV-Achsen fördern	5.1.3	K / M / L	Kont. 7
Öffentlichkeitsarbeit	5.4.4	K / M / L	Kont. 8

Tab. 4: Maßnahmenranking und Umsetzungshorizonte

Insgesamt sind vor allem die kurzfristigen Maßnahmen zur Lärminderung von hoher Priorität, da sie als erste vertrauensbildende Maßnahmen bereits eine effektive Möglichkeit zur Reduzierung der Schallimmissionen bilden. Hervorzuheben sind dabei insbesondere die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Bereich der Belastungsschwerpunkte des Hauptstraßennetzes. Nicht weniger wichtig sind jedoch auch die im zweiten Teil der Tabelle aufgelisteten Maßnahmen, welche einer kontinuierlichen Umsetzung bedürfen, da sie mittel- bis langfristig für eine nachhaltige und ganzheitliche Lärminderung sorgen.

7 Abwägung der Maßnahmen

Im Rahmen der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes fand eine frühzeitige Beteiligung wichtiger Ämter und Institutionen in der AG Lärm statt. Wesentliche Konzeptbausteine für das zu untersuchende Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr wurden dabei in zwei Veranstaltungen diskutiert.

Da nicht alle gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen durchgängig konsensfähig waren, erfolgte im Rahmen der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes eine Abwägung, welche in Form einer Tabelle als Anlage 5 im Anhang zu finden ist. Die im Einzelnen geäußerten Bedenken und Randbedingungen sind dabei teilweise im Maßnahmenkonzept berücksichtigt bzw. nach einer Gegenüberstellung mit dem Schutzanspruch der Bevölkerung, entsprechend der EU-Vorgaben, abgewogen worden.

8 Öffentlichkeitsbeteiligung

Entsprechend der EU-Vorgaben erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplans Saalfeld / Saale eine umfangreiche Information der Bevölkerung über das Internet sowie in zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen am 08.07. und 02.09.2008. Die Protokolle der Veranstaltungen sind dem Lärmaktionsplan in Anlage 6 beigelegt.

Die bei dieser Veranstaltung durch die Einwohner gegebenen Hinweise, Anregungen und Zielvorstellungen wurden im Rahmen der Konzepterarbeitung auf ihre Relevanz geprüft bzw. abgewogen und dementsprechend in die Maßnahmenstrategie einbezogen.

9 Probleme und Grenzen der Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Saalfeld / Saale hat sich gezeigt, dass einige grundlegende Probleme für die Konzeption und Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen bestehen.

Die von Seiten der EU vorgegebene stufenweise Bearbeitung sorgt für eine punktuelle Betrachtung der Lärmproblematik, die sich jedoch nicht am Schutzbedarf der Bevölkerung sondern ausschließlich an der Verkehrsbedeutung der Straße orientiert. Einwohner mit hohen Immissionsbelastungen, die im Zuge von Straßenabschnitten mit einer Verkehrsbelegung von weniger als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr wohnen, können so nicht zeitnah vor Gesundheitsgefährdungen geschützt werden. Eine ganzheitliche Definition von Prioritäten zur Lärminderung ist daher nur schwer möglich. Weiterhin ist auf Grundlage der schwerpunktbezogenen Berechnungen keine entgeltliche Definition ruhiger Gebiete möglich, die nach den Vorgaben der EU besonders vor zusätzlichen Schallimmissionen geschützt werden sollen.

Ein weiteres Problem, insbesondere bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung im Hauptstraßennetz, stellt die bisher unzureichende Würdigung des Gesundheitsschutzes von Anwohnern im deutschen Straßenverkehrsrecht dar. Die Gefahrenabwehr im Rahmen der Lärminderung wird hierbei in vielen Fällen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs untergeordnet. Deshalb ist in den entsprechenden Gesetzen und Verwaltungsvorschriften eine stärkere Berücksichtigung der mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie angestrebten Schutzziele für die Gesundheit der Bevölkerung vorzusehen, die eine Umsetzung effektiver Maßnahmen zur Lärminderung besser ermöglicht und argumentativ unterstützt. Auch die Straßenbaulastträger sollten hierbei stärker in die Pflicht genommen werden Maßnahmen umzusetzen, die zu einer stadtverträglichen Abwicklung bzw. punktuell auch für eine Unterordnung des Kfz-Verkehrs sorgen.

10 Notwendige Maßnahmen auf Bundesebene

In Auswertung einer Vielzahl derzeit bearbeiteter Lärmaktionspläne zeigt sich, dass hinsichtlich der Zielstellungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie und verschiedener in der Bundesrepublik Deutschland existierender Rechtsvorschriften und Regelwerke zur Straßenplanung sowie zur Verkehrsorganisation wesentliche Differenzen bestehen. Im Sinne einer nachhaltigen Lärmaktionsplanung, ist es erforderlich, folgende Vorschläge¹³ für Veränderungen auf Bundesebene zu unterbreiten und den im Rahmen der Lärmaktionsplanung beteiligten Städten zu empfehlen diese, ungeachtet des Beschlusses des detaillierten, stadt- bzw. gemeindebezogenen Maßnahmenkonzeptes, zu überprüfen und ggf. zu unterstützen bzw. an den Deutschen Städtetag bzw. den Deutschen Städte- und Gemeindebund mit heranzutragen.

Neben den städtischen Maßnahmen ist die Umsetzung folgender Vorschläge zur ganzheitlichen Lärminderung sowie zur Vereinfachung der Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung und zur Vermeidung eines unnötigen Beschilderungsaufwandes zu empfehlen:

- I. Die Planungshoheit der Kommunen für das innerstädtische Straßennetz sollte gestärkt werden, um zum einen die städtebauliche Bemessung besser anzuwenden und zum anderen eine konsequente Durchsetzung von Maßnahmen zu Gunsten einer gesunden und lebenswerten Stadt zu ermöglichen.
- II. Die Finanzmittel der Baulassträger sollten anteilig an die Kommunen übertragen werden, um den Bau und die Unterhaltung der Innerortsbereiche zu gewährleisten.

¹³ Grundlage hierfür sind Hinweise im Rahmen des durch Dr. Hunger gehaltenen Vortrags zur Tagung des 9. Innenstadtforums Brandenburg – Erreichbarkeit der Innenstadt – Wege zu einer attraktiven Mitte - am 10.07.2008 in Oranienburg

- III. Die personelle Ausstattung der Kommunen für die qualifizierte Aufgabenbewältigung der Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung sollte insgesamt verbessert werden.
- IV. Zur Qualitätssicherung ist eine Unterstützung und Kontrolle der Kommunen erforderlich.
- V. Die Verwaltungsvorschriften des Straßenverkehrs sind flexibler zugunsten Lebens- und Aufenthaltsqualität auszulegen, so dass eine stärkere Berücksichtigung der mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie angestrebten Schutzziele für die Gesundheit der Bevölkerung möglich ist.
- VI. Die geltenden Grenzwerte der Lärmsanierung sind Schritt für Schritt den Lärm-schutzziele entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie anzupassen (Absenkung innerhalb der nächsten 3 Jahre von 70 / 60 dB(A) auf 67 / 57 dB(A) und nach weiteren 5 Jahren auf 65 / 55 dB(A)).
- VII. Für die innerstädtischen Bereiche sollte Tempo 30 als generell gültige Höchstgeschwindigkeit eingeführt werden, um den Beschilderungsaufwand zu reduzieren und die Notwendigkeit der Begründung umzukehren, so dass höhere Geschwindigkeiten (50, 60, 70 km/h) im Hauptnetz nur dort angewendet werden, wo sie sinngerecht und begründet sind.
- VIII. Auf Autobahnen sollte eine generell gültige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h eingeführt werden, um die Schallimmissionswirkung der Autobahntrassen insgesamt zu reduzieren.
- IX. Die Zahl der Geschwindigkeitskontrollen ist zu erhöhen, um eine ausreichende Akzeptanz der Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erreichen. Hierzu ist die Personalsituation bei der Polizei zu verbessern. Zudem sollten die Kommunen eigene Kapazitäten zur sanktionierten Überwachung aufbauen.
- X. Die Meldung der Standorte der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung in den Medien, insbesondere im Rundfunk sollte unterbunden werden, um die Wirkung der Kontrollen zu verstärken.
- XI. Anhebung der Verwarn- und Bußgelder auf ein im europäischen Vergleich angemessenes Niveau, um die Akzeptanz der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung erhöhen zu können.

11 Fazit

Das Hauptziel des Maßnahmenkonzeptes liegt insgesamt nicht nur in einer kurzfristigen Reduzierung der Immissionen bzw. der Betroffenen, sondern zugleich in einer langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der Emissionen. Die Lärmaktionsplanung ist daher aufbauend auf dem integrierten Verkehrsentwicklungs- und Lärm-minderungsplan im Sinne einer „richtigen“ Verkehrsentwicklungsplanung zu verstehen, die auf ech-

te Problemlösungen und auf Stadtqualität orientiert und mit anderen Sparten der Stadtentwicklungsplanung integriert ist.

Im Ergebnis können bei einer umfangreichen Realisierung des Maßnahmenkonzeptes einschließlich einer regelmäßigen Kontrolle der verkehrsorganisatorischen und vorrangig geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen wesentliche Effekte erzielt werden, die sich letztlich in einer Stärkung des Wohnens und Kommunizierens in der Stadt auswirken. Dabei wird sich in der Stadt Saalfeld / Saale die verkehrsbedingte Energie-, Schadstoff- und Verkehrsqualitätsbilanz ebenso, wie die der Wohn- und Erlebnisqualität nachhaltig verbessern. Einher gehen zudem wirtschaftliche Effekte, weil z. B. die Kosten zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur reduziert, der Immobilienbestand besser ausgelastet und stadtbezogene Steuereinnahmen erhöht werden können, ohne dass dabei die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger eingeschränkt werden muss. Diese wird eher qualitäts- und gesundheitsorientiert steigen.

Dresden, 29.09.2008

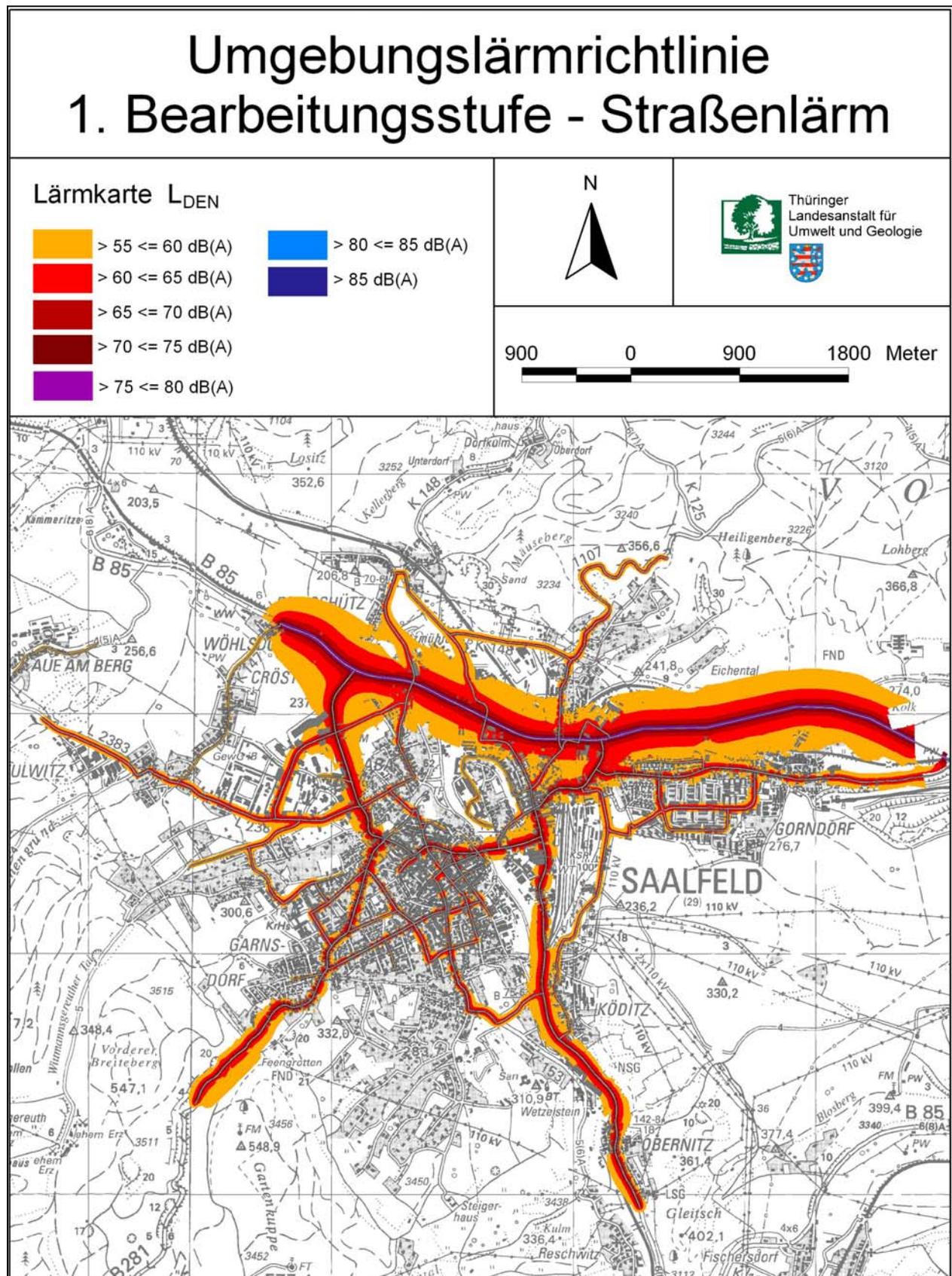


Dr.-Ing. Ditmar Hunger

12 Anlagen

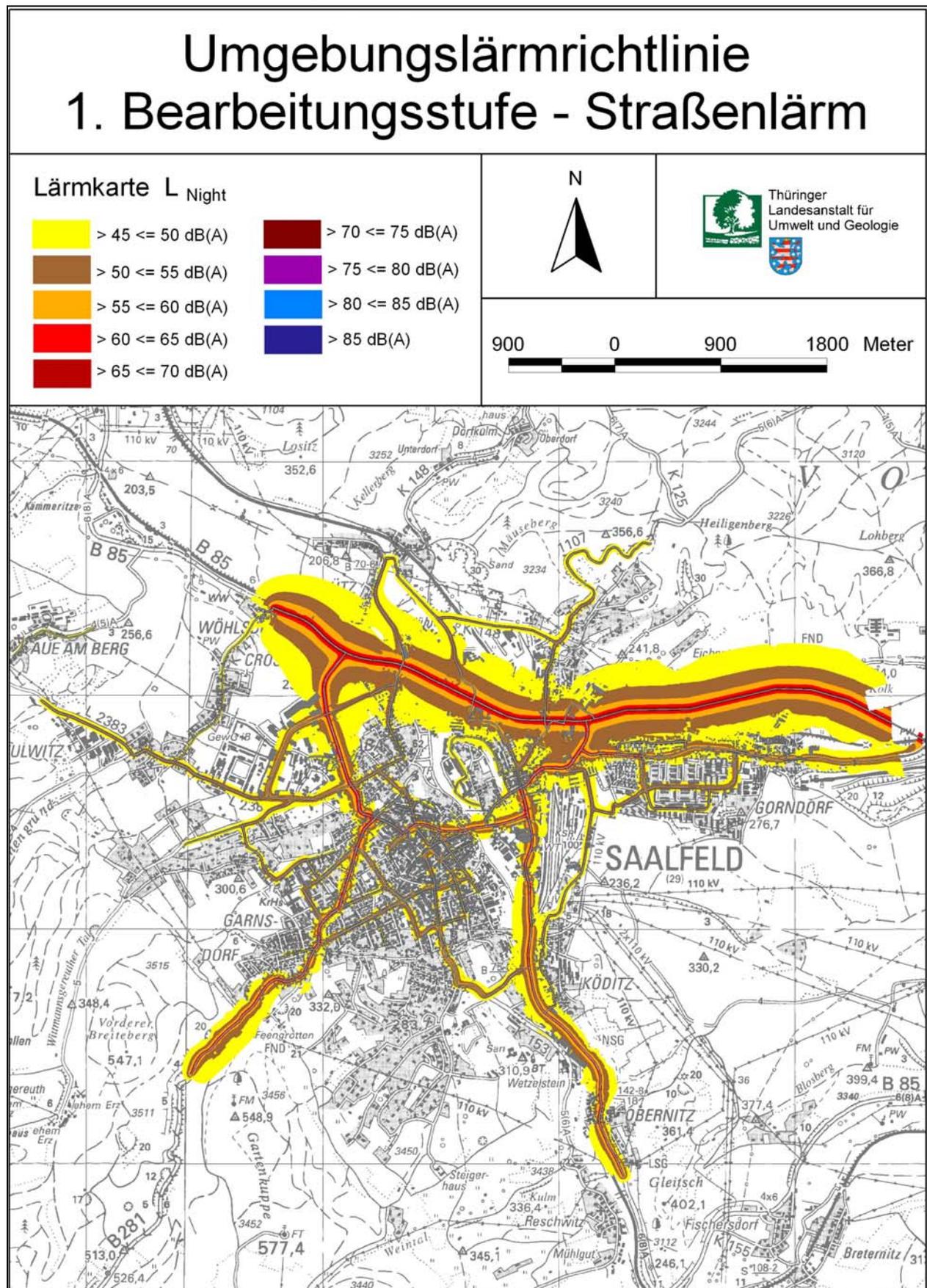
Verzeichnis der Anlagen: siehe Seite 5

Anlage 1 – Lärmkartierung L_{den}^{14}

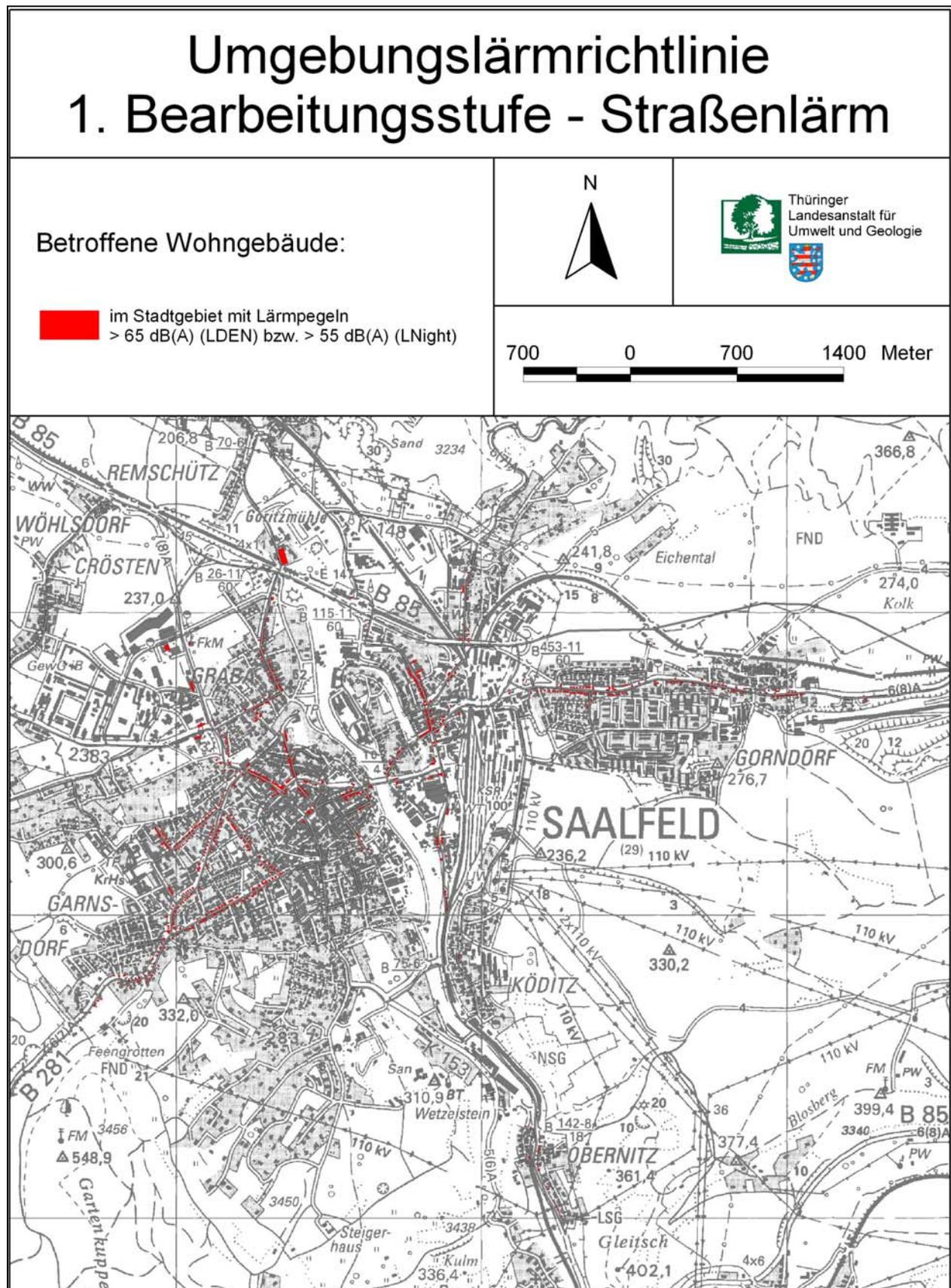


¹⁴ Quelle: Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (inkl. Straßenzüge > 8.000 Kfz/24h)

Anlage 1 – Lärmkartierung L_{night}^{14}



Anlage 3 – Betroffene Wohngebäude mit Überschreitung der Auslösewerte¹⁴



Anlage 4 – Maßnahmenkonzept

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008		Straßenzug										Zeitraum		
<i>Maßnahmen</i>		Gesamtstadt	B 281 ¹⁵	Pölsnecker Str.	Kulmbacher Str.	Bahnhofstr.	Puschkinstr.	Auf dem Graben	Friedensstr.	Promenadenweg	Rudolstädter Str.	kurz (2008-2009)	mittel (2009-2013)	lang (ab 2013)
1 Förderung Umweltverbund														
1.1	Erhalt und Ausbau des ÖPNV-Angebots - Ausbau des Netzangebots - Verbesserung von Haltepunkten - bessere Verknüpfung Stadt / Umland bzw. der verschiedenen Verkehrsarten	x										x	x	x
1.2	Erhalt und Ausbau des Fußgänger- und Radverkehrsnetzes - schließen von Netzlücken - Instandsetzen von Oberflächen - sichere Wegeführung durch Gehwegüberfahrten	x										x	x	x
1.3	Verbesserung von Querungsbedingungen für Fuß und Rad - z.B. Fußgänger LSA Saalstraße - Mittelinseln	x				x	x	x	x	x	x	x	x	x
2 Verstetigung des Verkehrs														
2.1	Geschwindigkeitsbegrenzung B 281 - Tempo 60 nachts (22 – 6 Uhr)		x									x		
2.2	Geschwindigkeitsbegrenzung B 281 - Tempo 80 generell		x									x		
2.3	Geschwindigkeitsbegrenzung Innenstadtbereich Tempo 30 nachts (22 – 6 Uhr) - im Innenstadtkernbereich						x	x		x		x		
2.4	Geschwindigkeitsbegrenzung Innenstadtbereich - Tempo 30 generell - Auf dem Graben bis Promenadenweg								x			x		
2.5	Veränderungen in der Verkehrsorganisation - Radweg statt Kfz-Spur					x		x	x			x	x	
2.6	Umgestalten bzw. Neuaufteilung von Straßenräumen - temporäre Maßnahmen - Markierungsarbeiten					x	x	x	x	x		x	x	
2.7	Fahrbahnum- und -rückbau, Umgestalten bzw. Neuaufteilung von Straßenräumen zu Gunsten Fuß + Rad - Umbaumaßnahmen, Verbreiterung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen				x	x	x	x	x	x			x	x

¹⁵ Nordtangente

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008		Straßenzug										Zeitraum		
Maßnahmen		Gesamtstadt	B 281 ¹⁵	Pößnecker Str.	Kulmbacher Str.	Bahnhofstr.	Puschkinstr.	Auf dem Graben	Friedensstr.	Promenadenweg	Rudolstädter Str.	kurz (2008-2009)	mittel (2009-2013)	lang (ab 2013)
2.8	Straßenraumbegrünung - z. B. Friedensstraße zw. Auf dem Graben bis Promenadenweg					X		X	X				X	X
2.9	Umgestalten von Knotenpunkten (z. B. Anlegen von Kreisverkehrsplätzen, Knotenpunktrückbau) - am Darrtor - Bahnhofstraße - Kulmbacher Straße			X	X	X	X	X					X	X
2.10	Ortseingangsgestaltung - Kreisverkehr bzw. Mittelinsel - Rudolstädter Straße (Bereich Zillestraße)										X		X	X
3 Verkehrsverlagerung														
3.1	Lkw-Durchfahrtsverbot im Stadtkernbereich - Lieferverkehr frei					X	X	X	X				X	X
3.2	Weststraße, West- bzw. Südumgehung - Ziel: Entlastung Rudolstädter Straße, Friedensstraße, Promenadenweg								X	X	X			X
4 Aktive / Passive Schallschutzmaßnahmen														
4.1	Schallschutzfenster - ggf. mit Zusatzlüftung		X						X				X	
4.2	Schallschutzwand / -damm		X										X	X
5 nachhaltige Stadtentwicklung														
5.1	Wohnen im Stadtzentrum fördern	X										X	X	X
5.2	Wohnen an ÖV-Achsen fördern	X										X	X	X
6 sonstige Maßnahmen														
6.1	Wegweisungs- und Parkinformationssystem	X										X	X	X
6.2	Parkraumbewirtschaftung	X										X	X	X
6.3	Geschwindigkeitsüberwachung	X										X	X	X
6.4	Umsetzung Altstadterschließungskonzept	X										X	X	X
6.5	Öffentlichkeitsarbeit	X										X	X	X
6.6	Veränderungen in der Busflotte - leisere, emissionsärmere Busse	X												X

Anlage 5 – Abwägung des Maßnahmenkonzeptes

Seite 1

Lärmaktionsplan Saalfeld – Abwägung Maßnahmenkonzept

abgewogene Maßnahmetabelle zum Lärmaktionsplan Saalfeld:

Stellungsnahmen (Abkürzungen):

OA	Ordnungsamt
BA	Bauamt
SPA	Stadtplanungsamt
Dez.	Stadtentwicklungsdezernent
TBA	Tiefbauamt
GFA	Grünflächenamt
SR	Stadtrat
SV	abgestimmte Stellungnahme der Stadtverwaltung (Dez., OA, TBA, SPA)
ÖffV *	Hinweise der Bürger im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltungen
*(AW)	Anwohner – der Bürger ist Anwohner eines Straßennetzesabschnittes mit mehr als 6 Mio. Kfz/a oder wohnt im direkten Umfeld
*(NB)	nicht direkt betroffen – der Bürger wohnt nicht im direkten Umfeld eines Straßennetzesabschnittes mit mehr als 6 Mio. Kfz/a

Legende Abwägung:

- + – Maßnahme mit überwiegendem Konsens
- + – Maßnahme aus Sicht der Lärmaktionsplanung notwendig bzw. zu empfehlen
- (+) – Maßnahme aus Sicht der Lärmaktionsplanung notwendig bzw. zu empfehlen weitere Detailuntersuchungen erforderlich
- – Maßnahme aus Sicht der Lärmaktionsplanung nicht sinnvoll bzw. Maßnahme abgelehnt

Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Stadt - Verkehr – Umwelt

Dresden / Berlin

SVU

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008						Abwägung		LAP in	
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein					
1. Förderung Umweltverbund									
1.1	Erhalt und Ausbau des ÖPNV-Angebots <ul style="list-style-type: none"> ▪ gesamtstädtisch Ausbau des Netzangebot ▪ Verbesserung von Haltepunkten ▪ bessere Verknüpfung Stadt / Umland bzw. der verschiedenen Verkehrsarten 	Dez. BA GFA TBA SR SR SR SV weitere	nicht in Zuständigkeit der Stadt umweltverträgliche Busflotte für Innenstadt, Durchfahren der Altstadt nur für Altstadtlinien, Touristenbusse Markt, bei Erweiterung Ring und Fußgängerbereich Hst. vorrangig entlang des Rings Info zur Linienführung an Hst./Fahrplänen verbessern Ausbau Netzangebot Landratsamt zuständig Verbesserung von Haltepunkten P+R wird gebaut, sonst kein Bedarf Muss Hst. am Markt sein? Reicht nicht auch Darntor? Lückenschluss durch Bürgerbusse Anregung richtig, Einflussnahme der Stadt gering stimmt dem zu SPA, OA, 2 x SR (ohne Stellungnahme)	x x x - x x x x x x 4x 12	x x x - x x x x x x x 4x 12	Maßnahme wird als dauerhafte Zielstellung mit weiterem Untersuchungsbedarf im Lärmaktionsplan berücksichtigt Prüfen von Netzergänzungen sowie Um- und Ausbau von Haltestellen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten sowie Erhaltung von Anbindungen an bestehende Netze			+
Zusammenfassung bzw. Ergebnis									
1.2	Erhalt und Ausbau Fuß- und Radverkehrsnetz <ul style="list-style-type: none"> ▪ gesamtstädtisch schließen von Netzlücken ▪ Instandsetzen von Oberflächen ▪ sichere Wegeführung z. B. durch Gehwegüberfahrten 	Dez. SPA BA GFA TBA	Ausbau maßvoll gestalten, begleitende Radwege oder Spuren nur bei stark belegten Straßen bei Straßentrückbau Radverkehrsanlagen einbringen Fußgängeretz abseits der Verkehrsstraßen verbessern, fußgängerfreundliche Oberflächen mit Altstadtpflaster kombinieren, Radverkehrsnetz weiter qualifizieren Radwegbeziehungen verbessern, Bestandsanalyse für Teilbereiche Belag verbessern, Hindernisse beseitigen, Bordabsenkungen hängt vom Einzelfall ab und von der Anzahl der FG/RF	x x x x -	x x x x -	Maßnahme wird als dauerhafte Zielstellung mit weiterem Untersuchungsbedarf im Lärmaktionsplan berücksichtigt Prüfung des Netzes auf Mängel, Umsetzung und Kosten Schaffen eines attraktiven innerstädtischen Wegenetzes, Verknüpfungen zwischen Verkehrsarten			+

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008						Abwägung		in LAP	
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein		Ja	Nein		
	SR	Öffnen Einbahnstraßen für Radverkehr	x						
	SR	Anregung richtig	x						
	SV	stimmt dem zu	x						
	weitere	3 x SR (ohne Stellungnahme)	3x						
	ÖfV *(NB)	Ausbau und Verbesserung der Radwege dringend erforderlich							
			10	0					
Zusammenfassung bzw. Ergebnis									
1.3 Verbesserung der Querungsbedingungen	Dez.	Stellen genau untersuchen	x						
	SPA	Mittelinseln mit 2,5 m anstreben, Kreisel Meininger Hof	x						
	BA	Straßenquerungsmöglichkeiten fußgängerfreundlich anbieten (Mittelinseln, Zebrastreifen)	x						
	SV	Friedensstraße, Promenadenweg kein Bedarf	x						
	weitere	GFA, OA, TBA, 4 x SR (ohne Stellungnahme)	7x						
	weitere	1 x SR (ohne Stellungnahme)							
	ÖfV *(NB)	Zebrastreifen an Mikrokreisverkehr Friedensstraße zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger							
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			10	1					
2 Verstärkung des Verkehrs									
2.1 Geschwindigkeitsbegrenzung B 281	Dez.	keine Einwände, nur Überwachung schwierig							
	ÖfV *(AW)	Maßnahme notwendig zur Entlastung der Wohngebäude Mittelweg, Langenschader Straße, damalige Berechnung beruht auf 80 km/h obwohl später 100 km/h gefahren wurde. Lösung für Übergang (Schwellen) Straße – niveaufreie Trasse finden							
Zusammenfassung bzw. Ergebnis		kein Abwägungsergebnis da nachträglich integriert							

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Stadt - Verkehr – Umwelt

Dresden / Berlin

SVU

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008					
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein	Abwägung
2.2 Geschwindigkeitsbegrenzung B 281 <ul style="list-style-type: none"> Tempo 80 generell 	Dez. ÖfV *(AW)	keine Einwände, nur Überwachung schwierig Maßnahme notwendig zur Entlastung der Wohngebäude Mittelweg, Langenscher Straße, damalige Berechnung beruht auf 80 km/h obwohl später 100 km/h gefahren wurde Lösung für Übergang (Schwellen) Straße – niveaufreie Trasse finden			Maßnahme ist zum Anwohnerschutz im Sinne einer kurzfristigen Lärmreduzierung gutachterlich zu empfehlen. bringt auch Entlastung für das „Schwellenproblem“ Abstimmung mit Baustraßenräumern notwendig
Zusammenfassung bzw. Ergebnis		kein Abwägungsergebnis da nachträglich integriert			
2.3 Geschwindigkeitsbegrenzung Innenstadtbereich <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 nachts (22 bis 6 Uhr) Auf dem Graben Puschkinstraße Promenadenweg 	Dez. SPA BA OA TBA SR SV weitere weitere ÖfV *(AW)	nur im Bereich der Innenstadt, d. h. innerhalb der Stadtmauer, Friedensstraße und Auf dem Graben besser 40 km/h Saalfeld bis Meinger Hof. Hinweis unter dem Motto: „Sie befahren die historische Altstadt der Stadt Saalfeld!“ nicht durchsetzbar, Schilderwald, keine Wirkung rechtliche Grundlage nicht ersichtlich Anregung richtig – Durchgangsverkehr verringern nur Friedensstraße GFA, 2 x SR (ohne Stellungnahme) 2 x SR (ohne Stellungnahme) Warum nur Friedensstraße? Geschwindigkeitsbegrenzung (insbesondere Lkw) würde im Bereich der Puschkinstraße für eine Verbesserung der Lärmsituation auch in den Wohngebäuden der Saalstraße führen	x x x x x 3x 2x	x x x x x x x x	Maßnahme ist zum Anwohnerschutz im Sinne einer kurzfristigen Lärmreduzierung gutachterlich zu empfehlen. Durchführung, Finanzierung der Geschwindigkeitsüberwachung ist zu klären Die Maßnahme dient der Entlastung der Hauptkonfliktpunkte und dabei der Harmonisierung des Verkehrs, der Verbesserung der Bedingungen im Umweltverbund (u. a. Erhöhung Verkehrssicherheit), wobei die Reisezeiten für den MIV minimal sind.
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			6	6	
2.4 Geschwindigkeitsbegrenzung Innenstadtbereich <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 	Dez. SPA	nur im Bereich der Innenstadt, d. h. innerhalb der Stadtmauer, Friedensstraße und Auf dem Graben nur Friedensstraße	x x		Maßnahme ist zum Anwohnerschutz im Sinne einer kurzfristigen Lärmreduzierung gutachterlich zu empfehlen und wird in den

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008					
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein	Abwägung in LAP
<ul style="list-style-type: none"> Friedensstraße 	BA	auf B 281 zw. Fingersteinkreuzung und Promenadenweg, auch zur Erhöhung der Sicherheit am Meininger Hof	x		Lärmaktionsplan aufgenommen.
	OA	nicht durchsetzbar, Schilderwald, keine Wirkung		x	Durchführung, Finanzierung der Geschwindigkeitsüberwachung ist zu klären
	TBA	rechtliche Grundlage nicht ersichtlich		x	
	SR	Anregung richtig – Durchgangsverkehr verringern	x		Die Maßnahme dient der Entlastung der Hauptkonfliktpunkte und dabei der Harmonisierung des Verkehrs, der Verbesserung der Bedingungen im Umweltverbund (u. a. Erhöhung Verkehrssicherheit), wobei die Reisezeitenbußen für den MIV minimal sind.
	SV	nur Friedensstraße	x		
	weitere	GFA, 1 x SR (ohne Stellungnahme)	2x		
	weitere	2 x SR (ohne Stellungnahme)		2x	
	ÖfV *(AW)	Geschwindigkeitsbegrenzung wird befürwortet – bitte auch auf Puschkinstraße und Auf dem Graben erweitern			
	ÖfV *(NB)	Geschwindigkeitsbegrenzung würde auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen			
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			7	4	
2.5 Veränderungen in der Verkehrsorganisation	Dez.	siehe 1.2		x	Maßnahme sollte in Lärmaktionsplan der 2. Stufe bzw. bei Rückbaumaßnahmen wie z. B. in Gomdorf mit berücksichtigt werden.
<ul style="list-style-type: none"> z. B. Radweg statt Kfz-Spur 	SPA	Puschkinstraße – Schutzstreifen, Friedensstraße – Schutzstreifen oder breiter Gehweg	x		Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr als gesamtstädtisches Ziel
	OA	angestrebte Versteifung		x	
	TBA	bisherige Variante mit Gehweg funktioniert gut, kein Platz für alle Wünsche		x	
	SR	Radweg UND Kfz-Spur	x		
	SV	wird für die untersuchten Straßenzüge abgelehnt, da lediglich in Gomdorfer Straße mgl.		x	
	weitere	BA, GFA, 2 x SR (ohne Stellungnahme)	4x		
	weitere	1 x SR (ohne Stellungnahme)		x	
	ÖfV *(NB)	schnelle Umsetzung von Maßnahmen bzw. Markierungsarbeiten sind wünschenswert – Planungsphasen sind zu lang			

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008						
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein	Abwägung	in LAP
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			6	5		
2.6 Umgestalten bzw. Neuaufteilung von Straßenräumen	Dez.	wo möglich und finanziell umsetzbar	x		Maßnahme wird in Lärmaktionsplan aufgenommen.	
▪ temporäre Maßnahmen, Markierungsarbeiten	SPA	Bahnhofstraße, Promenadenweg?	x			
▪ Bahnhofstraße	TBA	wie vor, Änderungen nach Ausbau möglich		x	Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr als gesamtstädtisches Ziel	
▪ Puschkinstraße	SR	im Rahmen des Verkehrskonzepts bearbeitet	x			
▪ Auf dem Graben	SV	diverse Vorentwürfe vorhanden, keine Markierungen im Vorfeld vorgesehen, in Puschkinstraße möglich	x			+
▪ Friedensstraße	weitere	BA, GFA, OA, 3 x SR (ohne Stellungnahme)	6x			
▪ Promenadenweg	weitere	1 x SR (ohne Stellungnahme)		x		
	ÖfV *(NB)	schnelle Umsetzung von Maßnahmen bzw. Markierungsarbeiten sind wünschenswert – Planungsphasen sind zu lang				
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			10	2		
2.7 Fahrbahnum – und Rückbau Umgestalten bzw. Neuaufteilung von Straßenräumen zu Gunsten Fuß und Rad	Dez.	maßvoll gestalten, wo erforderlich und möglich ja	x		Maßnahme wird in Lärmaktionsplan als langfristige Maßnahme aufgenommen.	
▪ Umbaumaßnahmen	OA	MIV wird dadurch kaum geringer aber Staus häufiger		x		
▪ Bahnhofstraße	TBA	Gehwege sind breit genug eher Platz für Parken und Bäume schaffen		x	Um- und Rückbau soll auf Basis gültiger Richtlinien (RAS106) in Abhängigkeit von der heute aktuellen bzw. prognostizierten Verkehrsbelastung der jeweiligen Straßen erfolgen.	
▪ Puschkinstraße	SR	breitere Gehwege nur bei nachgewiesenem Bedarf	x			
▪ Auf dem Graben	SR	im Rahmen des Verkehrskonzepts bearbeitet	x			
▪ Friedensstraße	SV	diverse Vorentwürfe inkl. Straßenraumbegrünungsmaßnahmen vorhanden	x		ggf. Abstimmung mit Straßenbausträger	+
▪ Promenadenweg	weitere	BA, GFA, SPA, 3 x SR (ohne Stellungnahme)	6x			
▪ Kulmbacher Straße	ÖfV *(NB)	schnelle Umsetzung von Maßnahmen bzw. Markierungsarbeiten sind wünschenswert – Planungsphasen sind zu lang				
	ÖfV *(NB)	Berücksichtigung Radverkehr (z.B. Promenadenweg)				
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			10	2		

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008						
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein	Abwägung	LAP in
2.8 Straßenraumbegrünung in Zus. mit Pkt. 2.7 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Puschkinstraße ▪ Auf dem Graben ▪ Friedensstraße 	SPA	auch Kulmbacher Straße	x		Maßnahme wird in Lärmaktionsplan als langfristige Maßnahme aufgenommen. Abstimmung mit Grünflächenamt Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr als gesamtstädtisches Ziel	+
	GFA	wirksame Maßnahme wohl nur bei grundhaftem Ausbau (beachte Versorgungsleitungen)	x			
	TBA	wichtiger als 2.2 bis 2.7	x			
	SR	im Rahmen des Verkehrskonzepts bearbeitet	x			
	SV	nicht als extra Maßnahme, in 2.5 integrieren				
	weitere	BA, OA, 4 x SR (ohne Stellungnahme)	6x			
	Zusammenfassung bzw. Ergebnis			10		
2.9 Umgestalten von Knotenpunkten <ul style="list-style-type: none"> ▪ z. B. Anlegen von Kreisverkehrsplätzen ▪ Am Darrtor (1) ▪ Bahnhofstraße (2) ▪ Kulmbacher Straße, Pölsnecker Straße (2) ▪ langfristig Schlossstraße (3) 	Dez.	Schlossstraße nein	x		Maßnahme wird in Lärmaktionsplan aufgenommen. 1 und 2 bereits in Planung bzw. Umsetzung 3 als Minikreisverkehr = wirksame Maßnahme zur Verstärkung des Verkehrs im Straßenzug Auf dem Graben - Friedensstraße ggf. Abstimmung mit Straßenbaulastträger	+
	SPA	Darrtor (Turbo), Bahnhof (Bypass), Schlossstraße (Mini)	x			
	TBA	Schlossstraße nein	x			
	SR	Schlossstraße nein	x			
	SR	Schlossstraße nein	x			
	SR	im Rahmen des Verkehrskonzepts bearbeitet	x			
	SV	Schlossstrasse perspektivisch denkbar	x			
	weitere	BA, GFA, 2 x SR (ohne Stellungnahme)	4x			
	Örtv *(NB)	schnelle Umsetzung von Maßnahmen bzw. Markierungsarbeiten sind wünschenswert – Planungsphasen sind zu lang				
	Zusammenfassung bzw. Ergebnis			11		
2.10 Ortseingangsgestaltung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelinsel auf der Rudolstädter Straße (in Höhe Zillestraße) 	Dez.	MK - Kreuzung	x		Maßnahme wird in Lärmaktionsplan aufgenommen. Harmonisierung des Verkehrs, abbauen von Geschwindigkeitsspitzen	+
	SPA	Mittelinsel Zillestraße	x			
	OA	wo konkret	-			
	TBA	statt LSA – Kreuzung	x			
	SR	wozu				
SR	im Rahmen des Verkehrskonzepts bearbeitet					
Zusammenfassung bzw. Ergebnis						

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008						
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein	Abwägung	LAP in
	SV	Mittelinsel Eichelteich	x			
	weitere	BA, GFA, OA, 2 x SR (ohne Stellungnahme)	5x			
	weitere	1 x SR (ohne Stellungnahme)	x			
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			9	1		
3 Verkehrsverlagerung						
3.1 Lkw-Durchfahrtsverbot	OA	bereits vorhanden	-	-	Maßnahme wird in Lärmaktionsplan übernommen.	
▪ Stadtkernbereich (Puschkinstraße, Auf dem Graben, Friedensstraße und Bahnhofstraße)	TBA	bereits vorhanden, Durchgangsverkehr wird überbewertet	-	-		
▪ Lieferverkehr frei	SR	sofort!	x		Entlastung vom Durchgangsverkehr insbesondere im sensiblen Stadtkernbereich	
	SR	richtig	x			
	SV	zunächst auf Friedensstraße beschränken	x			
	weitere	Dez., SPA, BA, GFA, 3 x SR (ohne Stellungnahme)	7x			
	ÖfV *(AW)	Warum nur Friedensstraße? Lkw-Verbot sollte mindestens bis zur Saalebrücke gehen, gerade auf der Puschkinstraße ergeben sich hohe Lärmbelastungen durch den Lkw-Verkehr v. a. durch die Steigung				+
	ÖfV *(NB)	Warum nur Friedensstraße? da hält sich doch dann keiner dran, wenn die erst in der Friedensstraße merken das die Durchfahrt verboten ist				
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			10	0		
3.2 Weststraße, West- bzw. Südumfahrung	SR	zunehmende Belastung stadteinwärts	x		Maßnahme wird als langfristig in den Lärmaktionsplan eingeordnet.	(+)
▪ Ziel: Entlastung Rudolstädter Straße, Friedensstraße und Promenadenweg	SR	Trassenverlauf nicht entschieden, Betrachtung unsinnig	x		Es besteht erheblicher Untersuchungsbedarf, insbesondere hinsichtlich des Bedarfs und der Auswirkung der Verkehrsverlagerung (Betroffenheiten) auf Anwohner.	
	SV	Weststraße/ Westtangente und Südtangente ermöglichen Entlastung am Meininger Hof				
	weitere	Dez., SPA, BA, GFA, OA, TBA 2 x SR (ohne Stellungnahme)	8x			
	weitere	1 x SR (ohne Stellungnahme)	x			

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008						
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein	Abwägung	in LAP
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			8	3		
4 aktiver / passiver Schallschutz						
4.1 Schallschutzfenster	Dez.	andere Maßnahmen sind allgemein wirkungsvoller	x	x	wird durch Stadtverwaltung allgemein abgelehnt	
▪ ggf. mit Zusatzlüftung	TBA	erst Lärmemission messen um reelle Werte zu erhalten, andere Maßnahmen z. B. geräuschmindernder Asphalt	-	-		
	SR	Bedarfsnachweis!	x			
	SR	Kosten?	x			
	SR	nein		x		
	SV	NEIN		x		
	weitere	GFA, OA, 2 x SR (ohne Stellungnahme)	4x			
	weitere	SPA, BA, 1 x SR (ohne Stellungnahme)		3x		
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			6	6		
4.2 Schallschutzwand / - dämm Nordtangente	Öff* (AW)	nur Geschwindigkeitsbeschränkung reicht nicht aus, da selbst bei Überwachung zu schnell gefahren wird → Möglichkeit einer Schallschutzwand prüfen			Abstimmung mit Baustraßen notwendig Gutachten notwendig	(+)
Zusammenfassung bzw. Ergebnis		kein Abwägungsergebnis da nachträglich integriert				
5 nachhaltige Stadtentwicklung						
5.1 nachhaltige Stadtentwicklung	Dez.	ist Ziel der Stadtentwicklung	x		Maßnahme wird als dauerhafte Zielstellung im Lärmaktionsplan berücksichtigt	+
▪ Wohnen im Stadtzentrum fördern	TBA	Warum keine Entwicklung in Außenbereichen wo Leute vor Emission sicher sind?	-	-	zu TBA:	
5.2 Wohnen an bereits vorhandener Infrastruktur (ÖPNV, Strom, Wasser etc.) fördern	SR	Wohnen in Saalfeld generell fördern	x		Außenbereiche = mehr Emission da längere Wege die zumeist mit dem Kfz bewältigt werden	
▪ „Stadt der kurzen Wege“	SV	stimmt dem zu	x			
	weitere	SPA, BA, GFA, OA, 4 x SR (ohne Stellungnahme)	8x			
	weitere	1 x SR (ohne Stellungnahme)		x		

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008							Abwägung	LAP in
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein				
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			11	1				
6 sonstige Maßnahmen								
6.1 Wegweisungs- und Parkinformationssystem und Parkraumbewirtschaftung	Dez. TBA	moderate Parkgebühren ist vorhanden	x	-	Maßnahme wird in Lärmaktionsplan aufgenommen			
6.2 Ziel: Entlastung der Innenstadt von Parksuchverkehr	SR	Kerngebiet ja außen nein	x	-	Fortschreibung, Ausbau des bestehenden Systems unter Berücksichtigung der demographischen und siedlungsstrukturellen Entwicklung		+	
	SR	im Rahmen des Verkehrskonzepts bearbeitet	x	-				
	SV	stimmt dem zu	x	-				
	weitere	SPA, BA, GFA, OA, 3 x SR (ohne Stellungnahme)	7x	-				
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			11	0				
6.3 Geschwindigkeitsüberwachung	SPA	auch mit Geschwindigkeitsanzeigern	x	-	Maßnahme wird als dauerhafte Zielstellung mit weiterem Untersuchungsbedarf (Standorte, Finanzierung) im Lärmaktionsplan		+	
▪ Ziel: Gewährleistung des geforderten Geschwindigkeitsniveaus	OA	entsprechend personeller Möglichkeiten	x	-				
	TBA	Polizeiinspektion ist verantwortlich	x	-				
	SR	Musterbeispiel Stadt Halle	x	-				
	SV	stimmt dem zu	x	-				
	weitere	BA, GFA, 3 x SR (ohne Stellungnahme)	5x	-				
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			9	1				
6.4 Umsetzung des Altstadterschließungskonzepts	Dez. TBA	ist in Arbeit	x	-	Maßnahme wird als Zielstellung mit in den Lärmaktionsplan aufgenommen			
	SR	Für den Altstadtbereich wird schon lange ein verbindliches Konzept gewünscht.	x	-				
	SR	aber nicht Varianten 1 bis 3	x	-				
	SR	im Rahmen des Verkehrskonzepts bearbeitet	x	-				
	weitere	SPA, BA, GFA, OA, 3 x SR (ohne Stellungnahme)	7x	-				
Zusammenfassung bzw. Ergebnis			11	0				

Lärmaktionsplan Saalfeld 2008						
Maßnahmen bzw. Erläuterungen	Institution	Stellungnahme	Ja	Nein	Abwägung	in LAP
6.5 Öffentlichkeitsarbeit	Dez.	angemessen und zielführend	x		Maßnahme wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen (z. B. Internet, Bürgerbeteiligung)	+
	SR	selbstverständlich	x			
	SR	ja, wenn wir uns einig sind	x			
	weitere	SPA, BA, GFA, OA, TBA, 2 x SR (ohne Stellungnahme)	7x			
Zusammenfassung bzw. Ergebnis						
			10	0		
6.6 Veränderungen in der Busflotte <ul style="list-style-type: none"> ▪ leisere Busse 	Dez.	nicht in Zuständigkeit der Stadt	x		Maßnahme wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen	+
	SR	SLF nicht zuständig	x			
	SR	kein Einfluss durch die Stadt	x			
	weitere	SPA, BA, GFA, TBA, 3 x SR (ohne Stellungnahme)	7x			
Zusammenfassung bzw. Ergebnis						
			10	0		

Anlage 6 – Protokolle der Öffentlichkeitsveranstaltungen**PLANUNGSBÜRO**

Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
Tel. 0351 - 422 11 96/97
Fax 0351 - 422 11 98
Gottfried-Keller-Str. 24
01157 Dresden

SVU

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger, Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden

[08-07-09-Prot 1.Öff Lärm SLFk]

PROTOKOLLpersönlich/ telefonisch

Datum: 08.07.2008
Uhrzeit: 18:30 – 20:30
Ort: Rathaus Saalfeld

Betreff: Lärmaktionsplan Saalfeld - Öffentlichkeitsveranstaltung

Teilnehmerzahl: 12 Bürger der Stadt Saalfeld bzw. aus der Umgebung

Sachverhalt:

- 1) Begrüßung und Eröffnung der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Herrn Dütthorn.
- 2) Einführung in die Thematik des Lärms und Vorstellen des aktuellen Planungsstandes des Lärmaktionsplans Saalfeld durch Herrn Schönefeld mit folgenden Themenschwerpunkten:
 - (a) Zusammenfassende Darstellung der gesetzlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen.
 - (b) Vorstellung und Erläuterung der Ergebnisse der Sachstandsanalyse einschließlich der Ableitung von wesentlichen Konfliktschwerpunkten im Hinblick auf die Schallimmissionsbelastungen, ausgehend von den Straßenraumstrukturen und der Schallimmissionskartierung der TLUG.
 - (c) Darstellung der grundsätzlich möglichen Maßnahmen zur Lärminderung.
 - (d) Formulierung von Thesen zur Lärminderung und Darstellung der umweltpolitischen Zielstellungen des Lärmaktionsplanes.
 - (e) Vorstellung und Erläuterung erster Ansätze für das Maßnahmenkonzept in der Stadt Saalfeld.
- 3) In der anschließenden Diskussion wurden folgende Aspekte erörtert und diskutiert:
 - (a) Frau Fritsch (Untere Ortsstraße):

Frage:
Wird in der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur der Verkehrslärm berücksichtigt?

Antwort:
Ja, hierbei erfolgt eine Untergliederung in Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm und Fluglärm. Andere Lärmarten werden nicht berücksichtigt.

Frage:
Wer ist dann zuständig für Industrie- und Gewerbelärm?

Besser wäre doch eine gesamte Betrachtung aller Lärmarten.

Antwort:

Für den Gewerbelärm sind die Umweltbehörden des Landkreises zuständig. Hinsichtlich des Industrielärms gibt es klare Richtlinien bzw. Grenzwerte die eingehalten werden müssen und durch die zuständigen Behörden kontrolliert werden.

Eine integrierte Betrachtung aller Lärmarten ist mit Sicherheit sinnvoll.

(b) Herr Zehrer:

Frage:

Ist es das Ziel der Lärmaktionsplanung eine Reduzierung der Pegel unter die angesprochenen Auslösewerte von 65 bzw. 55 dB(A) zu erreichen?

Wie kann ich eine Pegelmessung veranlassen?

Antwort:

Ja, die Reduktion der Belastungen für die besonders betroffenen Einwohner ist die wesentliche Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Jedoch wird mittel- bis langfristig auch eine gesamtstädtische Lärminderung und insbesondere der Schutz ruhiger Gebiete angestrebt.

Pegelmessungen sind sehr aufwändig (Messungen über einen längeren Zeitraum erforderlich) und kostenintensiv. Daher werden die Lärmbelastungen in der Regel durch Modellrechnungen ermittelt. Ergebnis der Pegelberechnung sind sog. Mittelungspegel. Maximalpegel werden hierbei nicht ausgewiesen. Dennoch sind die Berechnungen hinreichend genau, um Betroffenheitsschwerpunkte in der Lärmkartierung erkennen und entsprechende Maßnahmen entwickeln und begründen zu können.

Frage:

Um ein Verkehrskonzept (hier Innenstadtkonzept) besser abzustimmen, wäre eine Messung an neuralgischen Punkten sicherlich sinnvoll.

Antwort:

Wie zuvor erläutert, ist das Berechnungsverfahren vollkommen ausreichend. Die Maßnahmen bzw. generellen Strategien zur Lärminderung aus dem Lärmaktionsplan sollen, laut Hr. Dütthorn, auch im Rahmen des Innenstadtkonzepts berücksichtigt werden.

Frau Henke (Mittelweg):

Der Straßenverkehr auf der Ortsumgehung führt zu einer erhöhten Lärmbelastung im Bereich des Mittelwegs. Durch die niveaufreie Führung der Trasse breitet sich der Schall unmittelbar aus. Insbesondere der Übergang (Schwelle) von Straße auf Hochstraße wird als unangenehme Geräuschquelle genannt.

Antwort:

Um entsprechende Maßnahmen entwickeln zu können, ist eine Prüfung der Planfeststellungsunterlagen notwendig, die zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist. Die Thematik wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung vertiefend untersucht.

(c) Herr ----- (Innenstadt):

Eine Berechnung von Pegelwerten kann die tatsächliche Lärmsituation doch gar nicht richtig abbilden. Für die Lärmsituation sind verschiedene Einflüsse, wie z. B. zu hohe Geschwindigkeiten, Hupen und Nebengeräusche, von Bedeutung. Daher sollten Messungen durchgeführt werden, um die reale Lärmsituation zu erfassen.

Antwort:

Das Problem mit der überhöhten Geschwindigkeit ist bekannt und wird im Rahmen der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt bzw. in die Argumentation eingebunden. Eine flächendeckende Bewertung der Lärmsituation ist ausschließlich mit Hilfe der Berechnungsmodelle zu erreichen. Die entstehenden Mittelungspegel sind in der Regel vergleichbar mit denen von Messungen.

- 4) Abschluss der Veranstaltung durch Herrn Dütthorn mit einem Dank an die Beteiligung der Bevölkerung und dem Hinweis, vom Angebot, sich zur Aktionsplanung zu äußern, Gebrauch zu machen.

Aufgestellt: Dresden, den 16.07.2008

bestätigt:



Dipl.-Ing. Anja Hammerschmidt



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

PLANUNGSBÜRO

Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
Tel. 0351 - 422 11 96/97
Fax 0351 - 422 11 98
Gottfried-Keller-Str. 24
01157 Dresden

SVU

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger, Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden

[08-09-03-Prot 2.Öff SLF]

PROTOKOLLpersönlich/ telefonisch

Datum: 02.09.2008
Uhrzeit: 18:30 – 20:00
Ort: Rathaus Saalfeld

Betreff: Lärmaktionsplan Saalfeld – 2. Öffentlichkeitsveranstaltung

Teilnehmerzahl: 9 Bürger der Stadt Saalfeld bzw. aus der Umgebung

Sachverhalt:

- 1) Eröffnung der Veranstaltung durch Herrn Dütthorn (Stadtentwicklungsdezernent)
- 2) Vorstellen des aktuellen Planungsstandes des Lärmaktionsplans Saalfeld durch Dr. Hunger mit folgenden Themenschwerpunkten:
 - (a) Zusammenfassung der Hauptimmissionsschwerpunkte anhand der Betroffenheitsanalysen
 - (b) Vorstellung von Leitbild und Maßnahmenkonzept
 - (c) Ableitung der Lärminderungseffekte aus dem Maßnahmenkonzept
- 3) Eröffnung der Diskussion durch Herrn Dütthorn. Folgende Aspekte wurden erörtert und diskutiert:
 - (a) *Hr. Berger:*

Der Straßenverkehr auf der B 85 (*OT Oberritz/Köditz*) und insbesondere der Schwerverkehr (Holztransporte) führen aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung zu erheblichen Lärmbelastungen. Da das Ortseingangsschild umgesetzt wurde kommt erschwerend hinzu, dass mit deutlich überhöhten Geschwindigkeiten an den Häusern vorbei gefahren wird. Es wurde bereits bei der Verkehrsbehörde angefragt, das Schild wieder an die ursprüngliche Stelle zu setzen bzw. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu ergreifen.

Dr. Hunger:

Dieser Abschnitt der B 85 wird aufgrund der vorliegenden Verkehrsbelastung unter 16.400 Kfz/24h, im jetzigen Lärmaktionsplan (1.Stufe) noch nicht berücksichtigt.
 - (b) *Fr. Häfner:*

Warum existiert seitens der Stadtverwaltung kein Konsens für die Tempo 30 nachts und das Lkw-Verbot im Bereich der Puschkinstraße und Auf dem Graben?

Hr. Dütthorn:

Wegen der hohen Zahl betroffener Anwohner soll die Beschränkung zunächst im Bereich der Friedensstraße angeordnet werden. Damit wird eine Entlastung (gesamter Innenstadtstraßenzug) vom Durchgangsverkehr erreicht. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist schwierig durchsetzbar (Überwachung). Die Ausdehnung auf die Straßenabschnitte bis zur Saalebrücke bleibt in den Empfehlungen des Gutachters enthalten. Letztlich hat der Stadtrat darüber zu entscheiden ob und wie diese Maßnahme beschlossen wird.

(c) *Fr. Häfner:*

Die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr auf dem Promenadenweg ist dringend notwendig. Aber wie sieht das mit der Umsetzung aus, die Straße liegt in der Baulast des Bundes?

Dr. Hunger:

Es ist richtig, dass eine Abstimmung mit dem Baulastträger erfolgen muss. Dazu müssen die Stellungnahmen nachgefordert werden.

(d) *Hr. Papke:*

Müssen Kreisverkehre immer schön gestaltet werden und mit langen Bauzeiten verbunden sein. Dadurch sind Kreisverkehre mit hohen Kosten verbunden. Es müssten schnellere Lösungen angestrebt werden.

Dr. Hunger:

Erste Maßnahmen können auch mittels Pinsel und Farbe, d. h. mit Hilfe von Markierungen oder mit mobilen Elementen, umgesetzt werden. Allerdings sollte langfristig eine dauerhafte Lösung gefunden und eine ansprechende Gestaltung (v. a. Begrünung, Platzgestaltung) angestrebt werden. Gerade Begrünungsmaßnahmen sind i. d. R. anteilig nicht sehr kostenintensiv, sie tragen jedoch stark zu einer Verbesserung der Stadt- und Umfeld- sowie Verkehrsqualität bei.

Hr. Dütthorn:

Der Minikreisel am Blankenburger Tor ist zum Beispiel eine solche einfache und schnelle Kreisverkehrsvariante. Entlang der Gorndorfer Straße sind ebenfalls Markierungsarbeiten geplant, u. a. ein weiterer Kreisverkehr. Allerdings ist eine solche Lösung abhängig von der jeweiligen Planungssituation. Nicht immer kann mit Pinsel und Farbe eine sichere Lösung erreicht werden.

(e) *Fr. Seiher:*

Die Häuser der Saalstraße grenzen direkt an die Puschkinstraße an und sind somit direkt durch den dortigen Verkehrslärm betroffen. Hinzu kommt ein, durch das Gefälle begünstigtes, deutlich zu hohes Geschwindigkeitsniveau, insbesondere in der Nacht. Zusätzlich erfolgt eine Belastung durch den Lkw-Verkehr, hierbei v. a. Bremsvorgänge aufgrund der LSA Saalstraße sowie die erhöhte Lautstärke aufgrund der Steigung in Richtung Darrtor. Die Maßnahme Tempo 30 und Lkw-Durchfahrtsverbot muss zur Entlastung der Anwohner in diesem Bereich bis zur Saalebrücke ausgeweitet werden.

Hr. Dütthorn:

Die Ausdehnung auf die Straßenabschnitte bis zur Saalebrücke bleibt in den Empfehlungen des Gutachters enthalten. Letztlich hat der Stadtrat darüber zu entscheiden, ob und wie diese Maßnahme beschlossen wird.

- 4) Abschluss der Veranstaltung durch Herrn Dütthorn mit einem Dank an die Beteiligung der Bevölkerung und dem Hinweis, vom Angebot, sich zur Aktionsplanung zu äußern, Gebrauch zu machen.
- 5) Dieses Protokoll wird per Mail übersandt. Änderungswünsche sind bitte umgehend geltend zu machen.

Aufgestellt: Dresden, den 03.09.2008

bestätigt:



Dipl.-Ing. Anja Hammerschmidt



Dr.-Ing. Ditmar Hunger