

Lärmaktionsplan EISENBERG

bestätigt gemäß Stadtratsbeschluss Nr. 303-VII/21 vom 3. Juni 2021

Bearbeitung

VERKEHR 2000
AHNER + MÜNCH
Dr.-Ing. K. Ahner
Brennerstr. 26
99423 Weimar

Schallschutzbüro Zubrinna

Dipl.-Ing. H.-J. Zubrinna
Am Dreieck 53
06849 Dessau-Roßlau

im Auftrag der

Stadt Eisenberg
Bürgermeister
Herr M. Kieslich
Markt 27
07607 Eisenberg

Weimar/Dessau-Roßlau, April 2021



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielstellung	4
2	Ergebnisse der Lärmkartierung	5
2.1	Vorgehensweise	5
2.2	Ergebnisse der Lärmkartierung	11
2.3	Ergebnisse der Veröffentlichung der Lärmkartierung	14
3	Öffentlichkeitsbeteiligung	15
4	Lärmaktionsplanung	16
4.1	LAP – Mindestforderungen	16
4.2	Handlungsfelder	16
4.3	Lärmmindernde Wirkung ausgewählter Maßnahmen	17
4.3.1	Verkehrsverlagerungen	17
4.3.2	Geschwindigkeitsreduzierung	18
4.3.3	Fahrbahnbelag	19
4.3.4	Verstetigung des Verkehrsablaufs	20
4.4	Realisierte Maßnahmen	21
4.5	künftige Maßnahmen	21
4.5.1	Maßnahme in Vorbereitung	21
4.5.2	Straßennetz	22
4.5.3	Integrale Lärmminderungsstrategie	28
4.5.4	Elektromobilität	32
4.5.5	Verkehrsverhalten anpassen	32
4.5.6	Ruhige Gebiete	33
4.6	Maßnahmenplan	36

Anlagen

Anlage 1:	Schwankungsbreite der täglichen Verkehrsstärke - Beispiel A 9	40
Anlage 2:	Schreiben der Stadt Eisenberg an TMIL vom 9. Juli 2019	41
Anlage 3:	Antwortschreiben TMIL vom 1. August 2019	47
Anlage 4:	Stellungnahme Stadt Eisenberg zum Entwurf LStrBPI	50
Anlage 5:	Projektdossier L 3007 Verlegung OD Eisenberg (LStrBPI TH 2030)	54
Anlage 6:	Auswertungsbericht Planungscafé zum Lärmaktionsplan	55



Verzeichnisse

Abbildungen

Abb. 1: Verkehrsstärke (DTV) – Kfz/24 h	6
Abb. 2: Beurteilungspegel – Verkehrslärm in Deutschland – TAG	9
Abb. 3: Beurteilungspegel – Verkehrslärm in Deutschland – NACHT	9
Abb. 4: Pegelklassenkarte L_{DEN}	11
Abb. 5: Pegelklassenkarte L_{Night}	12
Abb. 6: Lärmkennziffer L_{Night}	13
Abb. 7: Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung	18
Abb. 8: Geräuschminderung in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Lkw-Anteil	19
Abb. 9: Lärminderungspotenzial der Verkehrsverstetigung	21
Abb. 10: ruhige Gebiete – Abgrenzung	35
Abb. 11: Schwankungsbreiten der Verkehrsstärke - A 9, südl. AS Eisenberg	40

Tabellen

Tab. 1: Planungszielwerte Lärmaktionsplanung Eisenberg	10
Tab. 2 : Anzahl der von Umgebungslärm (Straßenverkehrslärm) in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB)	13
Tab. 3: Korrekturwerte für Pflasterbeläge (RLS-19)	19
Tab. 4: Korrekturwerte für Straßendeckschichttypen – außer Pflasterbeläge (RLS-19)	20
Tab. 5: Richtwerte für Beurteilungspegel gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV [dB(A)]	24
Tab. 6: Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV [dB(A)]	25
Tab. 7: Auswahlkriterien für die Festlegung von ruhigen Gebieten (Hintzsche, 2014; https://www.umweltbundesamt.de)	33
Tab. 8: ruhige Gebiete – Bezeichnung und Flächengröße	35
Tab. 9: Maßnahmen LAP Eisenberg – Stufe 3	36
Tab. 10: Kostengrößen im LAP-Maßnahmenplan	39

Formeln

Formel 1: Definition für die Berechnung des L_{DEN} (§ 2 der 34. BImSchV)	7
Formel 2: Definition für die Berechnung der Lärmkennziffer	10



1 Ausgangslage und Zielstellung

Lärm ist eines der wichtigsten Umweltprobleme unserer zivilisierten Gesellschaft. Wesentliche Teile der Bevölkerung sind Geräuschpegeln ausgesetzt, die markante lärmbedingte Gesundheitsrisiken sowie Schlafstörungen zur Folge haben. Der Straßen-Verkehrslärm rangiert in der Skala der Lärmquellen an vorderster Stelle. Eine fachlich fundierte sowie rechtssichere Behandlung der Lärmprobleme soll mit der Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) gewährleistet werden.

Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte in Deutschland über die §§ 47a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV. Demnach haben die Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Gemeint sind belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien. Ziel soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Grundlage der Lärmaktionsplanung bilden strategische Lärmkarten, welche die von Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Lärmbelastungen erfassen und anhand der Berechnungsergebnisse ausgewiesen wird, wie viele Menschen davon betroffen sind. Daneben gilt den Schulen und Krankenhäusern ebenfalls Beachtung.

Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde:

Name der Stadt/Gemeinde:	Eisenberg
Regionalschlüssel/Gemeindekennziffer:	160745052018
Ansprechpartner:	Bürgermeister Herr Michael Kieslich
Adresse:	Markt 27, 07607 Eisenberg
Telefon:	036691 77-3
E-Mail:	kontakt@rathaus-eisenberg.de
Internetadresse:	https:// www.stadt-eisenberg.de

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und **Beteiligung der Öffentlichkeit** eine besondere Bedeutung zu. Die Bürgerinnen und Bürger können dazu beitragen, dass die Gegebenheiten im Wohnumfeld so gut wie möglich gestaltet werden.

Beginnend im Jahr 2008 galt in **Stufe 1** der Lärmaktionsplanung der Schwerpunkt der Autobahn. Im Ergebnis einer intensiven fachlichen Auseinandersetzung musste festgestellt werden, dass der im Zuge des sechsstreifigen Autobahnausbaus gemäß 16. BImSchV erfolgte Lärmschutz im Zuge als planfestgestellte Maßnahme rechtssicher ist. Insofern konnte für die zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen kein Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung hergestellt werden, die erhofften positiven Ergebnisse blieben aus.

Inzwischen erfolgte aus Gründen der Verkehrssicherheit auf längeren Abschnitten beidseits der Anschlussstelle Eisenberg eine Beschränkung der zulässigen



Höchstgeschwindigkeit sowie zusätzlich auf Höhe des Parkplatzes Kuhberg die Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungen.

In **Stufe 2**, in welcher auch die Teilabschnitte der vormaligen B 7 zu berücksichtigen waren, erfolgte im Jahr 2013 keine Fortschreibung, weil zwischenzeitlich gemeinsam mit dem Straßenbauamt Ostthüringen vielfältige Maßnahmen ergriffen wurden, insbesondere der gesamte grundhafte Ausbau der B 7 im Stadtgebiet (vor allem Ersatz von Pflaster durch Asphalt) sowie passive Schallschutzmaßnahmen an betroffenen Bereichen der B 7.

Mit Verweis auf die vorgesehene Planung der B 7 – Ortsumgehung Eisenberg als BVWP-Maßnahme wurden keine weiteren Vorschläge zur Lärminderung unterbreitet.

Nachdem die B 7 zur Landesstraße L 3007 abgestuft wurde, fand die Problemstellung der Ortsdurchfahrt von Eisenberg Aufnahme im Landesstraßenbedarfsplan Thüringen 2030 (Entwurf Mai 2018).

Im Ergebnis des Beteiligungsverfahrens konnte die Aufnahme der L 1073 in die finale Fassung des L-Str.-BP TH 2030 (August 2019) erwirkt werden.

Im Hinblick auf die Lärmbelastung gilt der Focus insbesondere dem rund 150 m langen Pflasterabschnitt Roßplatz.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in **Stufe 3** soll ein aktuelles Bild der Lärmsituation und Lärmbetroffenheit durch den Straßenverkehr im Stadtgebiet aufzeigen und unter Einbindung der Öffentlichkeit Vorschläge zur Lärminderung bzw. für Maßnahmen zum Schutz vor Lärm zusammenstellen sowie bewerten.

2 Ergebnisse der Lärmkartierung

2.1 Vorgehensweise

Grundlage für die mittels internetbasiertem Programmsystem Oden durchgeführten Lärmberechnungen ist das dreidimensionale Gelände-, Hindernis- und Emittentenmodell, welches alle relevanten lärmbeeinflussenden Gegebenheiten beinhaltet. Dazu gehören die Lage der Straßenabschnitte, die aktuelle Bebauung mit aktuellen Einwohnerdaten, das Geländeprofil, die Lärmschutzbauwerke sowie eine Reihe schalltechnischer Parameter (Fahrbahnbelag der Straßen, zulässige Geschwindigkeiten, Steigung).

Für die Verkehrserzeugung wurden neben den Einwohnerzahlen Quellen und Ziele im Stadtgebiet mit deren Kapazitäten aktuell recherchiert und verwendet.

Als Berechnungsnetz für eine differenzierte Lärmkartierung wurde das klassifizierte Straßennetz der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen ergänzt um die Straßenzüge Obere Donitschkau, Claußstraße – Mühlbergstraße sowie Saasa – Saasaer Straße.



Damit werden flächendeckend für das Stadtgebiet stark befahrene Hauptnetzstraßen berücksichtigt auch wenn sie nicht die nach Umgebungslärmrichtlinie vorgesehene Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24 h aufweisen.

Für die Lärmberechnungen wurden auf der Grundlage des aktuell verfügbaren Integrierten Verkehrsmodells Thüringen die maßgebenden Verkehrsstärken DTV¹ sowie davon Schwerverkehr über eine verfeinerte modellhafte Abbildung der Verkehrsbeziehungen im städtischen Binnenverkehr gewonnen.

Dem Thüringenmodell liegen u. a. empirische Daten aus den Automatischen Zählstellen im Bundesfernstraßennetz (Autobahn und Bundesstraßen; siehe Beispiel in Anlage 1, S. 40) sowie der Straßenverkehrszählung (SVZ 2015) zugrunde.

Für die Modellierung konnten ergänzend aktuelle Verkehrsmessungen von Ende August bis Anfang September 2018 an drei innerörtlichen Straßenquerschnitten herangezogen werden², wodurch die Schwankungsbreite sowohl im Tagesgang als auch im Wochengang berücksichtigt werden konnte.

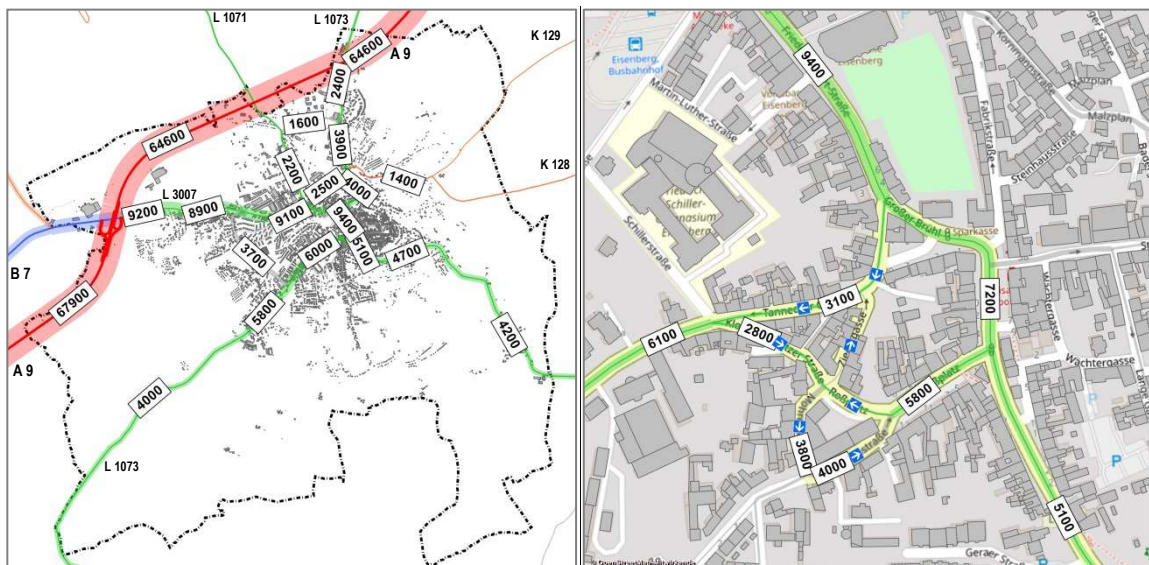


Abb. 1: Verkehrsstärke (DTV) – Kfz/24 h

Die Jenaer Straße ist als Autobahnzubringer Träger der Hauptlast des innerstädtischen Kfz-Verkehrs mit einem DTV von knapp 10.000 Kfz/24 h. Die gleiche Verkehrsstärke erreicht der Bündelungsabschnitt der L 3007 Ortsdurchfahrt in der Friedrich-Ebert-Straße.

Der Schwerverkehrsanteil liegt auf der A 9 knapp über 20 % und bewegt sich im übrigen Netz überwiegend zwischen 3 % und 10 %.

Die Verkehrsanteile für die Tageszeitintervalle wurden mittels spezifischer Faktoren für die einzelnen Straßengattungen abgeleitet.

¹ Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke

² Ergebnisse der vom TLBV am Donnerstag, 14. März 2019 entlang der L 1073 durchgeführten Videoerfassungen an fünf Knotenpunkten lagen zum Zeitpunkt der Lärmberechnungen noch nicht vor und konnten somit keine Berücksichtigung finden.



Im Berechnungsnetz wurde innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angesetzt. Beim Fahrbahnbelag handelt es sich um Asphalt, mit Ausnahme des Roßplatzes (Pflaster).

Für die Lärmkartierung wurden die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) sowie die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) angewendet³.

Die im Programm ODEN ausgewiesenen Verkehrslärmpegel sind Ergebnis der Berechnungen gemäß VBUS⁴.

Die Lärmpegel werden in Abhängigkeit der betroffenen Zeiträume durch die beiden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} angegeben. Während der L_{DEN} – Index den Lärmpegel eines ganzen mittleren Tags im Jahr repräsentiert, gibt der L_{Night} – Index ausschließlich Auskunft über den nächtlichen Lärmpegel:

- L_{DEN} - (Day – Evening – Night) Lärmpegel mittlerer Tag im Jahr
- L_{Night} - Lärmpegel für die besonders schützenswerte Nachtzeit

Der L_{DEN} – Index berücksichtigt die Tageszeitintervalle:

- Day/Tag 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr
- Evening/Abend 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr
- Night/Nacht 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr

Zusätzlich erfolgt eine Wichtung der Zeitintervalle durch einen Zuschlag + 5 dB für die Abend- und + 10 dB für die Nachtzeit (siehe Formel 1).

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

Formel 1: Definition für die Berechnung des L_{DEN} (§ 2 der 34. BImSchV)

³ Ab dem 31. Dezember 2018 ist ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) vorgeschrieben, das damit erstmals bei der vierten Lärmkartierung 2022 zur Anwendung kommt (Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates).

⁴ Diese Berechnungsmethode VBUS unterscheidet sich von der in Deutschland bisher verwendeten Schallberechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Markante Unterscheidungsmerkmale sind die betrachteten Tageszeitabschnitte (VBUS Tag/ Abend/ Nacht; RLS-90 Tag/ Nacht), Fahrzeugklassen (VBUS DTV/ Fahrzeuge > 3,5 t zGG; RLS-90 DTV/ Fahrzeuge > 2,8 t) sowie Lästigkeitszuschlag für LSA (VBUS nein; RLS-90 ja). Deshalb können geringfügige Abweichungen in den Berechnungsergebnissen von VBUS und RLS-90 auftreten.

Ab dem 1.3.2021 wird die RLS-19 verbindlich zur Anwendung vorgeschrieben und ersetzt somit die RLS-90.



Diese Berechnungsverfahren gelten nur für die Erstellung der Lärmkarten nach Umgebungslärmrichtlinie. In Planungs- und Genehmigungsverfahren finden weiterhin die „nationalen“ Richtlinien Anwendung, auch wenn die Ergebnisse der Lärmkartierung als erste Einschätzung herangezogen werden können.

Die berechneten Lärmpegelwerte werden in Form von Pegelklassenkarten dargestellt, in denen Flächen gleicher Klassen des Beurteilungspegels (energieäquivalenter Dauerschallpegel) zusammengefasst in einer Farbe dargestellt sind. Die Pegelbänder haben eine Breite von jeweils 5 dB.

Für die Bewertung der Lärmsituation kommt die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ zur Anwendung. Hierzu werden an allen Wohngebäuden, die innerhalb der relevanten Isophonen-Bänder (Lärmpegelbereiche)⁵ liegen, die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} in einer Höhe von 4 Meter über Boden 0,5 m vor der Fassade umlaufend erfasst. Dabei ist pro Fassade mindestens ein Immissionspunkt zugeordnet⁶.

Der maximale Fassadenpegel kann als Äquivalent für die maximale Lärmbelastung in der Umgebung des Gebäudes angesehen werden.

Zusammen mit den in den Gebäuden registrierten Bewohnern, welche statistisch auf die Fassadenabschnitte verteilt werden, wird die Anzahl der betroffenen Bewohner ermittelt.

Die Gemeinde muss nach 34. BImSchV Planungszielwerte festlegen die mit der schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes angestrebt werden sollen.

Verkehrslärmpegel, die als zulässig bzw. zumutbar beurteilt werden, sind seitens des Gesetzgebers nicht verbindlich festgelegt worden. Konkrete Grenzwerte wie zum Beispiel bei der Luftreinhaltung sind derzeit nicht vorhanden.

Folglich kann nur auf andere bestehende Grenzwerte, Empfehlungen oder Kriterien im Bereich des Verkehrslärms zurückgegriffen werden.

Die Abb. 2 sowie Abb. 3 stellen die wichtigsten bestehenden nationalen Grenz- und Orientierungswerte im Bereich des Verkehrslärms in Abhängigkeit der jeweiligen Gebietsnutzung für Tag (06:00 – 22:00 Uhr) sowie Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) dar.

⁵ nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der 34. BImSchV

⁶ Bei größeren Fassaden mit einer Länge von mehr als 5 Meter werden gleich lange Fassadenabschnitte (kleiner 5 Meter, aber mindestens 2,5 Meter) gebildet.

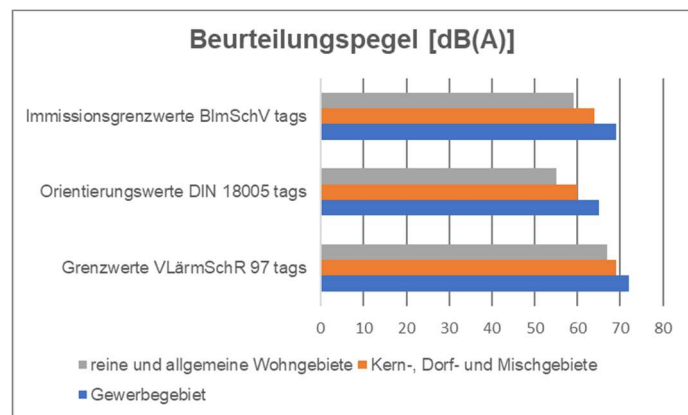


Abb. 2: Beurteilungspegel – Verkehrslärm in Deutschland – TAG

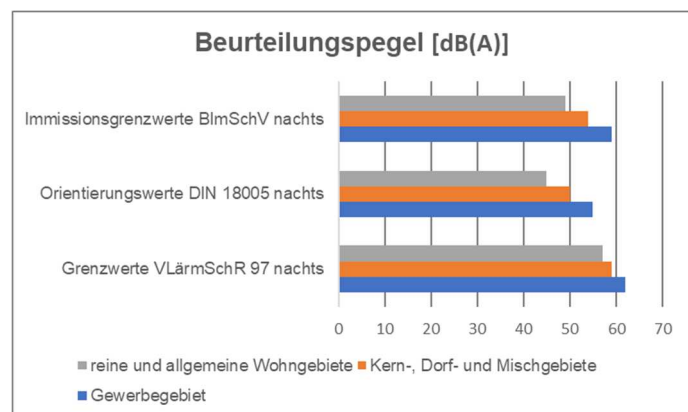


Abb. 3: Beurteilungspegel – Verkehrslärm in Deutschland – NACHT

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) sind ebenso wie die Orientierungswerte der DIN 18005 beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen (z. B. in der Bauleitplanung) anzuwenden. Diese Pegelwerte stellen den aktuellen Stand der **Lärmvorsorge** im Straßenverkehrslärm dar.

Bei bestehenden Straßen sind Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen einer Lärmsanierung an höhere Grenz- und Auslösewerte gebunden. Die in den Abb. 2 sowie Abb. 3 aufgezeigten Grenzwerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) werden bei baulichen Maßnahmen der **Lärmsanierung** von bestehenden Bundesstraßen herangezogen.

Sie dienen zudem als Richtwerte in der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007) regelmäßig als Auslöseschwelle für Anordnungen der Verkehrsbehörden an allen bestehenden Straßen.

Die Grenzwerte für die Lärmsanierung nach VLärmSchR 97 für bauliche Maßnahmen an Bundesstraßen wurden 2010 im Rahmen des nationalen Maßnahmenpakets um 3 dB(A) abgesenkt (Ausschuss für Innere Angelegenheiten und der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, 2010). Die Anwendung der reduzierten Richtwerte ist allerdings mangels dynamischen Verweises in der Lärmschutz-Richtlinien-StV unklar (Obere Straßenverkehrsbehörde des Thüringer



Landesverwaltungsamtes, 2013). Insofern wird bei der Prüfung verkehrsrechtlicher Anordnungen im Einzelfall auf die höheren Werte vom 23.11.2007 abgestellt.

Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sind als obere Schrankenwerte zu betrachten. In der Rechtsprechung werden diese Werte regelmäßig als grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung anerkannt.

Unabhängig dieser Diskrepanzen geben die aufgeführten Grenzwerte eine Orientierungshilfe für die Festlegung eines Planzielwertes in der Lärmaktionsplanung wie vom Gesetzgeber gefordert.

Für die Bewertung der Lärmbelastung wurden für Eisenberg bereits in Stufe 1 der Lärmaktionsplanung Planungszielwerte festgelegt.

Betrachtungszeitraum	Zielwert
Tages-Abend-Nacht-LärmindeX – L _{DEN}	65 dB(A)
NachtlärmindeX – L _{Night}	55 dB(A)

Tab. 1: Planungszielwerte Lärmaktionsplanung Eisenberg

Diese Schwellwerte entsprechen weitgehend den Immissionsrichtwerten der bei wesentlichen Änderungen und Neubau von Straßen in einem Mischgebiet einzuhaltenden Grenzwerte nach der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutz-Verordnung). Die vorgeschlagenen planerischen Festlegungen folgen den Empfehlungen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) und dem Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz (UMK) und des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen.

Durch die zusätzliche Ausweisung einer Lärmkennziffer, getrennt für die Zeitbereiche DEN und Night, wird bei der Ermittlung der Betroffenheit neben der Anzahl der Betroffenen auch die Höhe der Pegelüberschreitungen berücksichtigt.

$$LKZ_{DEN/Night} = \sum Betroffene_i \cdot (Fassadenpegel_i - Planzielwert_{DEN/Night})$$

Formel 2: Definition für die Berechnung der Lärmkennziffer

Mit dieser Lärmkennziffer erfolgt eine Gewichtung der Lärmbelastung, die in der Bewertung der Lärmbelastung eine stärkere Differenzierung für die Dringlichkeit der Lärminderung ermöglicht.



2.2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} widerspiegeln die massive Lärmbelastung, verursacht durch rund 64.000 Kfz/24 h entlang der Autobahn.

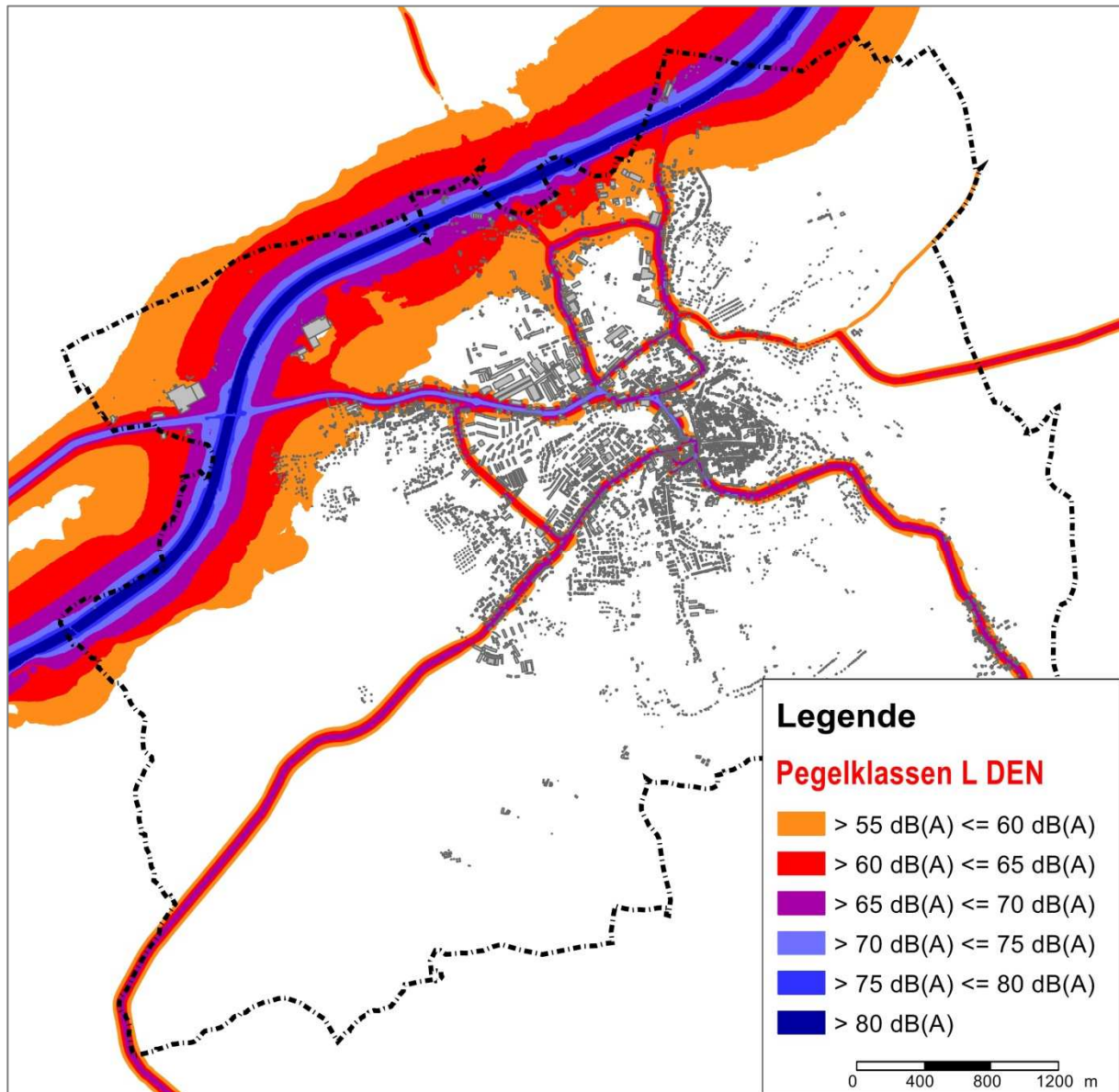


Abb. 4: Pegelklassenkarte L_{DEN}

Die Lärmkarte L_{Night} bietet optisch ein analoges Bild der Lärmbelastung bei insgesamt geringerer Stärke.

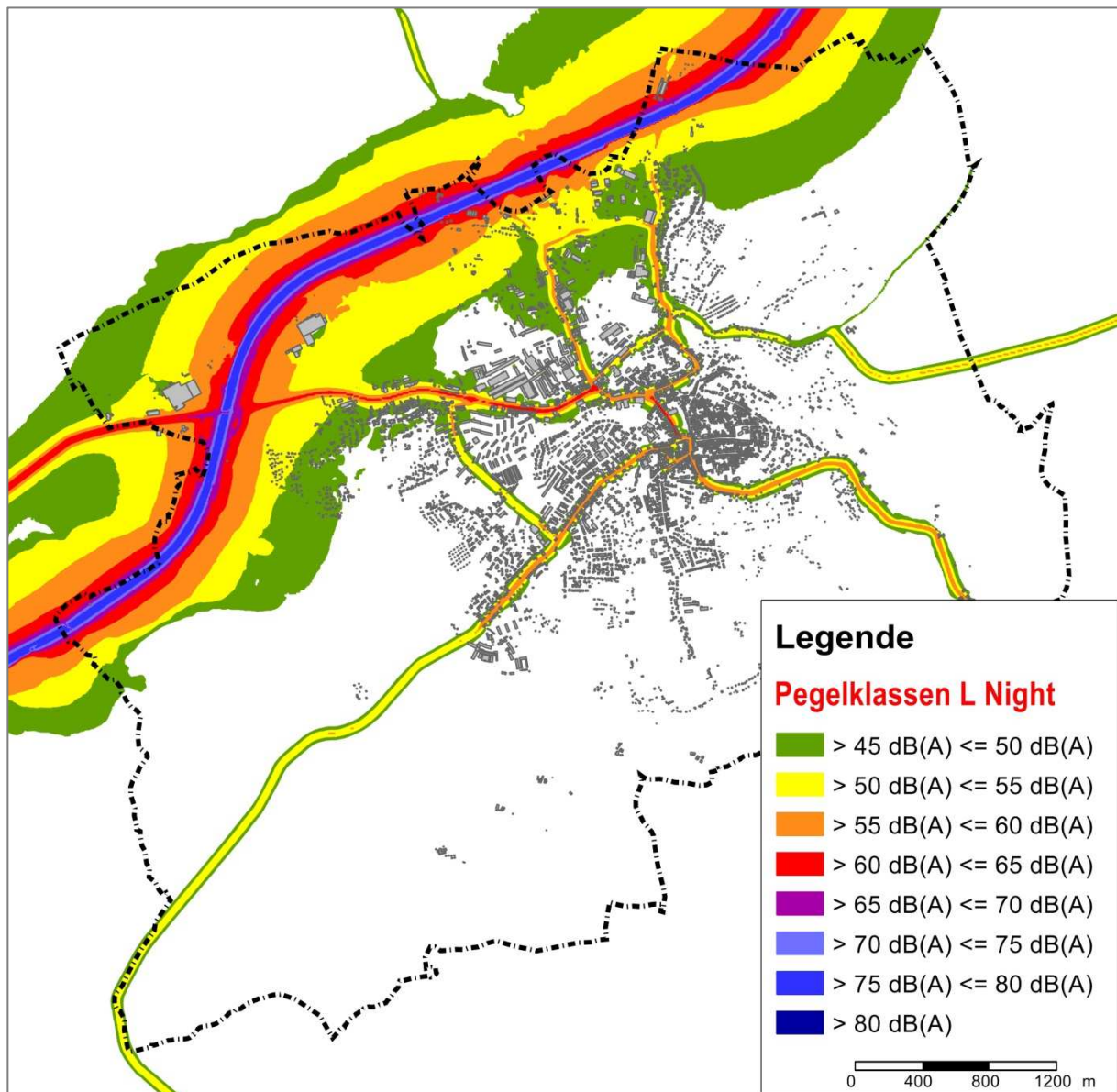


Abb. 5: Pegelklassenkarte L_{Night}

In Auswertung der Betroffenheit bei den Bewohnern sind von den 10.496 Einwohnern in Eisenberg 569 Einwohner mit einem L_{DEN} > 65 dB belastet. Beim Lärmindex L_{Night} sind es rechnerisch 514 Bewohner.

Das entspricht einem Anteil an der Gesamtbevölkerung von rund 5 %.



Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L _{DEN})		Nacht-Lärmindex (L _{Night})	
Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]
-		(45 < L _{Night} <= 50)	
-		50 < L _{Night} <= 55	478
55 < L _{DEN} <= 60	543	55 < L _{Night} <= 60	446
60 < L _{DEN} <= 65	469	60 < L _{Night} <= 65	68
65 < L _{DEN} <= 70	468	65 < L _{Night} <= 70	0
70 < L _{DEN} <= 75	101	L _{Night} > 70	0
L _{DEN} > 75	0	-	

Tab. 2 : Anzahl der von Umgebungslärm (Straßenverkehrslärm) in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEb)

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung gilt das Hauptaugenmerk dem Umgebungslärm vor allem entlang stark befahrener Hauptverkehrsstraßen. Dementsprechend ist eine streckenbezogene Betrachtung der Lärmsituation zielführend.

Schwerpunktbereiche der Lärmbelastungen treten hervor mit einer streckenbezogenen Darstellung der Lärmkennziffer, welche die Anzahl Betroffener und die Höhe der Überschreitung des Planungszielwertes berücksichtigt.

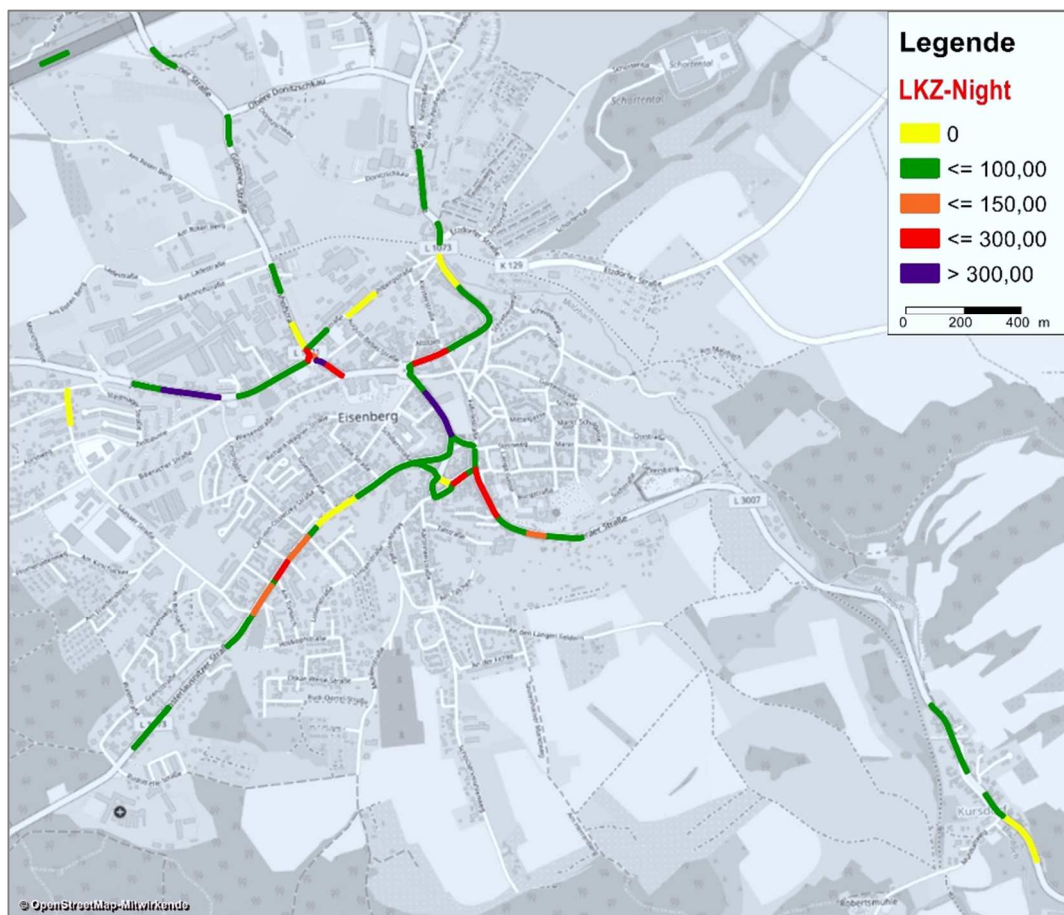


Abb. 6: Lärmkennziffer L_{Night}



Mit dem Focus auf die Lärmbelastung in den Nachtstunden treten folgende Hotspots für Eisenberg hervor:

LKZ > 300

1. Friedrich-Ebert-Straße
2. Jenaer Straße, westl. Einmündung Zeilbäume (Hs-Nr. 17 – 43)
3. Rudolf-Breitscheid-Straße (Jenaer Straße – Wiesenstraße)

LKZ 100 – 300

4. Geraer Straße, nördlicher Teil
5. Roßplatz (Abschnitt mit Pflaster)
6. Adolph-Geyer-Straße, westlich Fabrikstraße
7. Klosterlausnitzer Straße (Saasaer Straße – Ludwig-Jahn-Straße)

Mit Ausnahme der Adolph-Geyer-Straße handelt es sich um Abschnitte der L 3007 (höchste Belastung 1. – 4.) sowie der L 1073 (5. und 7.).

2.3 Ergebnisse der Veröffentlichung der Lärmkartierung

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind gemäß § 43 Abs. 1 der Thüringer Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten und zur Übertragung von Ermächtigungen auf den Gebieten des Immissionsschutzes und des Treibhausgas-Emissionshandels (ThürBImSchGZVO) bekannt zu machen.

Die Stadt Eisenberg hat auf der Grundlage einer Auswertung der Ergebnisse der Lärmkartierung in einem Arbeitspapier „Lärmaktionsplan Eisenberg: Argumentation zur Öffentlichkeitsbeteiligung“ vom April 2019 den Beschluss gefasst, die Öffentlichkeitsbeteiligung in Form eines Planungscafés durchzuführen.

Dort wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung präsentiert sowie umfassend die Hinweise sowie Vorschläge für eine Verbesserung der Lärmsituation erörtert.



3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit Beschluss des Stadtrates von Eisenberg erfolgte die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form eines Planungscafés am 12. November 2019.

Diese für Eisenberg völlig neuartige, innovative Form der Bürgerbeteiligung in Eisenberg hat einen hohen Anklang gefunden.

Für die kommunale Stadtentwicklung ist es enorm wichtig, gerade bei den Themen Verkehr und Lärm das Alltagswissen der Einwohner zu Mängeln und Konflikten sowie deren Lösungsvorschläge in den Planungsprozess einzubinden.

Die Statements aus Politik, Verwaltung sowie beauftragter Verkehrs- und Lärmgutachter bildeten die Grundlage der anschließenden Diskussionsrunden zu folgenden Fragestellungen:

- Wo stört Lärm am meisten und was sind Ihre Vorschläge zur Verbesserung?
- Wie kann ich durch mein persönliches Verhalten Lärm vermeiden?
- Wo ist es ruhig und wo sollte es ruhig bleiben?

Da in der öffentlichen Diskussion rund um die Themen Verkehr und Lärm die Fragestellung nach einer möglichen Ortsentlastungsstraße für Eisenberg aufkam, sollte diese Diskussion ebenfalls im Rahmen des Planungscafés aufgenommen werden.

- Die Ortsentlastungsstraße – Eine Meinungssammlung

Alle Teilnehmer des Planungscafés durchliefen alle Themenblöcke, wodurch ein möglichst umfassendes Meinungsbild gewonnen werden konnte.

Nach Abschluss der Diskussionsrunden fassten die Moderatoren der einzelnen Themenfelder die wesentlichen Ergebnisse zusammen und informierten alle Teilnehmer des Planungscafés im Plenum.

Die Podiumsdiskussion mit einem Gremium von Experten und Entscheidungsträgern bot zum Abschluss der Veranstaltung Gelegenheit für Nachfragen und Ausblick zur weiteren Verfahrensweise.

Die Veranstaltung wurde durch die Stadtverwaltung in einem Ergebnisbericht dokumentiert, vom Stadtrat gebilligt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Der Bericht ist als Anlage 6 beigefügt.

Die im Planungscafé angesprochenen Maßnahmen fanden Eingang in die Maßnahmenplanung des LAP Stufe 3 der Stadt Eisenberg.



4 Lärmaktionsplanung

4.1 LAP – Mindestforderungen

Der Lärmaktionsplan hat bestimmte Mindestanforderungen zu erfüllen.

Neben einer allgemeinen Charakteristik, der Benennung von Zuständigkeiten und rechtlichem Hintergrund und der Darstellung geltender Grenzwerte sind insbesondere

- Ergebnisse der Lärmkartierung zusammenzufassen
- Betroffenheit (Personenzahl, die Lärm ausgesetzt sind) zu bewerten
- Probleme und verbesserungsbedürftige Situationen anzugeben
- vorhandene und geplante Maßnahmen aufzuzeigen
- eine langfristige Strategie zu entwickeln
- finanzielle Informationen, soweit möglich, zu ergänzen.

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine besondere Bedeutung zu. Die Bürgerinnen und Bürger können dazu beitragen, dass die Gegebenheiten im Wohnumfeld so gut wie möglich gestaltet werden.

4.2 Handlungsfelder

In der Lärmaktionsplanung können verschiedene Strategien und Handlungsfelder zur Anwendung kommen. Die Bandbreite reicht von genereller Planung bis zur detaillierten Einzelmaßnahmen.

Stadtplanerische Ansätze

- Flächennutzungs- und Bauleitplanung
- Förderung Nahmobilität/Stadt der kurzen Wege
- Städtebaulicher Lärmschutz/lärmabschirmende Bebauung

Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte

- Förderung Umweltverbund (Fuß/Rad/ÖPNV)
- Entwicklung/Hierarchie Straßennetz
- Räumliche Verlagerung/Bündelung Kfz-Verkehr
- Innovative Mobilität
- Mobilitätsmanagement

Verkehrsorganisation und Verkehrsmanagement

- Verstetigung des Straßenverkehrs
- Geschwindigkeitskonzepte/Verkehrsberuhigung
- Verkehrsverlagerung (Kfz/Lkw) im bestehenden Straßennetz auf weniger sensible Routen



Straßenraumgestaltung

- Ortskonkrete Verbesserung der Bedingungen für Nahmobilität/Aufenthalt
- Einfluss auf Fahrgeschwindigkeiten
- Begrünung

Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur

- Erhalt der Infrastrukturen
- Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge
- Niveauregulierung von Schachtabdeckungen

Aktiver und passiver Lärmschutz

- Lärmschutz in Bebauungslücken
- Lärmschutzwände und -wälle
- Förderung passiver Schallschutz

Die objektiven Rahmenbedingungen der straßenverkehrsbedingten Lärmsituation lassen auch in Eisenberg keine einfache und schnelle Minderung der Lärmbelastung erwarten. Vielmehr gilt es, mit einem breiten Maßnahmenpektrum die vielfältigen meist nur kleinen Potenziale für eine Pegelreduzierung in einem Gesamtpaket zusammenzustellen.

Die erfolgreiche Umsetzung wird Politik und Verwaltung nur gelingen, wenn möglichst viele Verkehrsteilnehmer eingebunden werden, also auch informiert, sensibilisiert und motiviert werden.

4.3 Lärmindernde Wirkung ausgewählter Maßnahmen

4.3.1 Verkehrsverlagerungen

Dem Prinzip eines hierarchisch aufgebauten Straßen- und Wegenetzes folgend gilt es konsequent sensible städtische Teilbereiche vom störenden Kfz-Verkehr zu entlasten.

Mit der Straßenklassifizierung (Landes- und Kreisstraßen korrespondierenden Vorfahrtregelung) werden weitgehend die Verkehrsverflechtungen gebündelt.

Aufgrund der historisch gewachsenen engen Baustruktur ist es allerdings kaum möglich, die Verkehrsströme umfeldverträglich auf den vorhandenen Straßentrassen der Ortsdurchfahrt abzuwickeln.

Folgerichtig soll gemäß LStrBPI die Möglichkeit der Verkehrsverlagerung untersucht werden.

Wenn dies gelingt, kann eine signifikante Lärminderung erreicht werden.

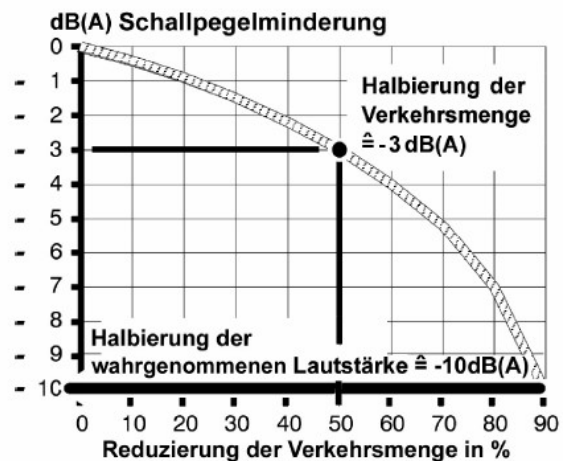


Abb. 7: Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung

Jede Verkehrsverlagerung, ob eine räumliche oder auch die modale (Ersatz von Kfz-Fahrten durch Wege zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln), trägt tendenziell zur Lärminderung bei.

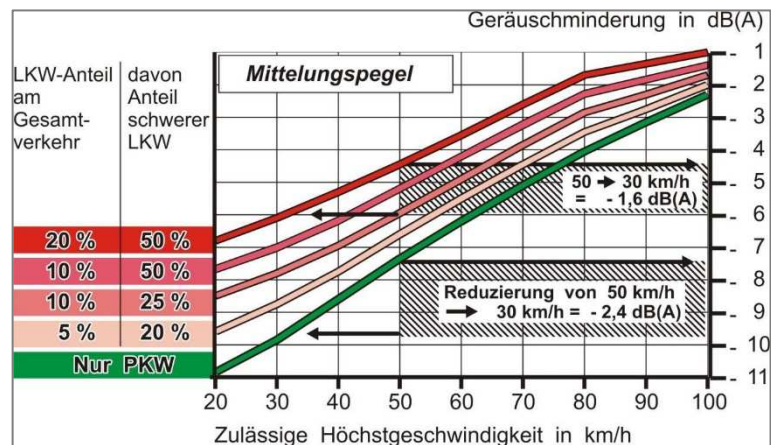
4.3.2 Geschwindigkeitsreduzierung

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt, sofern diese auch in der Praxis eingehalten und durchgesetzt wird, eine effektive und kostengünstige Lärmierungsmaßnahme dar. Zusätzlich sind positive Synergieeffekte hinsichtlich Luftqualität, Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität erzielbar.

Grundsätzlich setzt sich der Geräuschpegel eines Kraftfahrzeuges im Wesentlichen aus dem Antriebsgeräusch (Motordrehzahl und –belastung) und dem Rollgeräusch (Reifen - Fahrbahn) zusammen. Dabei ist nur das Rollgeräusch geschwindigkeitsabhängig. Für geringe Geschwindigkeiten von 30 Stundenkilometer und weniger wird der Vorbeifahrpegel in der Regel durch den genutzten Gang bestimmt.

Die lärmindernde Wirkung der Geschwindigkeitsbegrenzung ist in der Literatur und zahlreichen Studien nachgewiesen. Die Absenkung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer führt zu einer Lärmreduzierung von maximal 3 dB(A). Die Minderung ist vom Maß der Geschwindigkeitsabsenkung, dem Fahrbahnbelag und dem Lkw-Anteil abhängig. Besonders Lkw > 7,5 t zGG tragen zu einem hohen Lärmpegel bei.

Für die Einschätzung der tatsächlich erzielbaren Größe der Lärmwirkung sollte neben der verkehrsrechtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch die im alltäglichen Verkehrsfluss reale Geschwindigkeit in die Betrachtung einbezogen werden.



(Richard, Mazur, & Lauenstein, 2015)

Abb. 8: Geräuschminderung in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Lkw-Anteil

4.3.3 Fahrbahnbelag

Der Rückbau von gepflasterten Straßenoberflächen, die Beseitigung von Fahrbahnschäden oder die Verwendung lärmindernder Deckschichten (Flüsterasphalt) lassen erhebliche Lärmreduzierungen zu.

Die Größenordnung zeigen die beiden folgenden Tabellen aus dem Richtlinienwerk der FGSV.

Gepflasterte Straßenoberflächen verursachen ein signifikant höheres Abrollgeräusch der Fahrzeugreifen. Diese negative Störwirkung wird mit Zuschlägen in Abhängigkeit des verwendeten Pflasterbelags bei der Berechnung berücksichtigt.

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT}(v)$ in dB bei einer Geschwindigkeit v in km/h		
	30	40	ab 50
Pflaster mit ebener Oberfläche (Bild 7) mit $b \leq 5,0$ mm und $b+2f \leq 9,0$ mm	1,0	2,0	3,0
sonstiges Pflaster (Bild 7) mit $b > 5,0$ mm oder $f > 2,0$ mm oder Kopfsteinpflaster	5,0	6,0	7,0

Tab. 3: Korrekturwerte für Pflasterbeläge (RLS-19)

Eine Pflasterung der Fahrbahnoberflächen beim Um- und Ausbau kann aus städtebaulichen und stadtgestalterischen Gründen erforderlich sein. Durch Einsatz von Pflaster mit ebener Oberfläche kann die Lärmwirkung begrenzt werden. Ergänzend angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung sowie abgestimmte Straßenraum- bzw. Platzgestaltung unterstützen eine insgesamt qualitative hochwertige und zugleich umweltverträgliche Gesamtlösung.



Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ in dB bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} in km/h für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6		-1,8	
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3		-1,8		-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-4,5		-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-5,5		-5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche		-1,4		-2,3
Lärmarmes Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Verfahren B		-2,0		-1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	-3,2		-1,0	
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D		-2,8		-4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	-3,9	-2,8	-0,9	-2,3

Tab. 4: Korrekturwerte für Straßendeckschichttypen – außer Pflasterbeläge (RLS-19)

Im Rahmen von Fahrbahnsanierungen sollte in Streckenabschnitten mit hoher Lärmbetroffenheit lärmoptimierter Asphalt zum Einsatz kommen.

Ein grundhafter Ausbau ist in der Regel nicht erforderlich, eine Lärminderung kann auch im Ergebnis einer Deckensanierung erzielt werden.

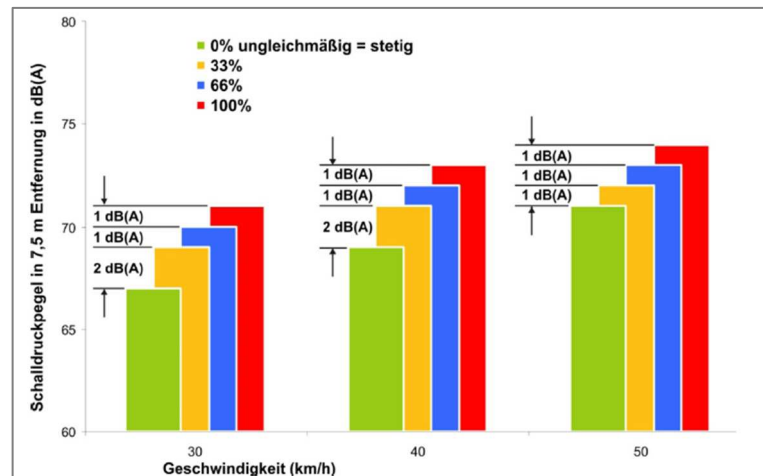
4.3.4 Verstetigung des Verkehrsablaufs

Zu den verkehrsregelnden Maßnahmen, welche in die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörden und der Baulastträger fallen, zählt die Verstetigung des Verkehrs durch entsprechende Ampelschaltungen an Knotenpunkten (Um- oder Ausbau, Grünphasen u. a.). Durch diese kann der Lärmpegel merklich gesenkt werden, es entfallen besonders lästige Lärmspitzen durch Abbremsen und Anfahren und man erschließt wesentliche positive Effekte für die Verkehrssicherheit und Luftqualität.

Mit Kreisverkehrsplätzen ist in der Regel (bei verträglichen Verkehrsstärken) ein im Vergleich zu Ampelknoten besserer Verkehrsfluss erreicht, wenngleich eine Geschwindigkeitsdämpfung auch mit Verzögerung/Beschleunigung verbunden ist.

Eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch eine Grüne Welle kommt in Eisenberg nicht zum Tragen, da es sich jeweils um Einzelanlagen handelt.

Je nach bestehendem Geschwindigkeitsverlauf ist eine Lärmreduzierung im Vorbeifahrpegel von bis zu 4 dB(A) möglich (Abb. 9). Bei niedrigen Geschwindigkeiten führt unstetes Fahren zu relativ mehr Lärm als bei höheren Geschwindigkeiten. Deshalb ist bei Maßnahmen der Temporeduzierungen gleichzeitig auf einen gleichmäßigen Verkehrsfluss zu achten.



(Richard & Steven, 2000)

Abb. 9: Lärminderungspotenzial der Verkehrsverstetigung

4.4 Realisierte Maßnahmen

Aus dem Repertoire wurde bereits eine ganze Reihe von Maßnahmen in den zurückliegenden Jahren umgesetzt bzw. sind in Vorbereitung/Planung.

Hierzu zählen z. B.

- Ersatz Pflasterbelag durch Asphalt (geringere Rollgeräusche) z. B.: insbesondere die L 3007 (vormals B 7) im Stadtgebiet, Mühlenstraße, Mohrenstraße, Tannecker Gasse
- Kreisverkehr (Verstetigung des Verkehrsflusses)
- Angebote für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
 - Regionalbus- und Stadtbuslinie mit ZOB
 - Radverkehrsanlagen als Angebotsplanung
 - Querungsstellen für Fußgängerverkehr
- passive Lärmschutzmaßnahmen an Wohngebäuden im Stadtgebiet seitens der Straßenbaubehörde

4.5 künftige Maßnahmen

4.5.1 Maßnahme in Vorbereitung

Der Lärmaktionsplan soll Maßnahmen empfehlen, die hinsichtlich

- Dringlichkeit
- zu erwartender Wirkungen
- Umsetzbarkeit (Zuständigkeit, Vorbehalt der finanziellen Mittel, ggf. Fördermittel)

möglichst klar gekennzeichnet werden und mittels Stadtratsbeschluss als kommunalpolitischer Wille bekundet werden.



Mit einem Stadtratsbeschluss zum Lärmaktionsplan leitet sich allerdings kein unmittelbarer Rechtsanspruch auf die Umsetzung ab.

In Vorbereitung befinden sich folgende Vorhaben:

- der Ersatz des Pflasterbelags auf dem Roßplatz im Zusammenhang mit Ausbau/Sanierung der L 1073 – Ortsdurchfahrt (Klosterlausnitzer Straße) und Überprüfung der gegenwärtigen Verkehrsführung
- der Ausbau der Saasaer Straße – 2. BA

Die in Auswertung des Planungscafés aufgelisteten Maßnahmenvorschläge werden nachfolgend für die Aufnahme in den Maßnahmenplan kommentiert.

4.5.2 Straßennetz

1. Verlegung der Ortsdurchfahrt L 3007

Zielstellung: Entlastung der heutigen OD (Geraer Straße – Großer Brühl – Friedrich-Ebert-Straße – Rudolf-Breitscheid-Straße – Jenaer Straße)

Vordringliche Maßnahme im LStrBPI TH 2030, im Projektdossier wird eine 3,7 km lange Straßenverbindung mit mehreren Knotenpunkten und geschätzten Gesamtkosten von rund 9 Mio € als Planungsidee aufgezeigt.

Zuständigkeit: TLBV

Langfristig umzusetzende Maßnahme (derzeit keine vorbereitenden Aktivitäten; 20 Gemeinden haben Antrag auf Errichtung einer Ortsumgehungsstraße gestellt, diese Rangfolge ist bindend)

Im Zuge späterer Planung werden Alternativen/Varianten zu untersuchen sein.

Als ein wesentliches Ergebnis des Planungscafés wurde die Forderung der Stadt gegenüber dem TLBV nach gut funktionierenden Zwischenlösungen erhoben bzw. die Suche nach zwischenzeitlichen Möglichkeiten zur Verbesserung der Lärmsituation in Eisenberg als dringende Aufgabe für den Baulastträger formuliert.

Die Stadt Eisenberg hat erhebliche Bedenken zu einer Streckenführung durch das Malzbachtal angemeldet.

Der Ausbau über die Ladestraße in Richtung Remde wird seitens der Stadt Eisenberg befürwortet.



2. Ausweisung der L 3007 als Mautstrecke

Zielstellung: Abweisung von mautpflichtigem Schwerverkehr⁷ aus der Ortsdurchfahrt im Zusammenhang mit der (Wieder-) Aufstufung zur B 7

Zuständigkeit: TLBV

Seitens des TMLI wird im August 2019 auf Forderung der Rückstufung zur Bundesstraße geantwortet, dass dies rechtlich nicht möglich ist, da die Abstufung nach eingehender Prüfung zweifelsfrei richtig zum 1. Januar 2015 vollzogen wurde. Anzeichen auf Mautausweichverkehr werden nicht gesehen und sind monetär auch nicht darstellbar (Bezug auf turnusmäßige Berichterstattung im Deutschen Bundestag). Vorsorglich wird im Hinblick auf die Möglichkeit einer verkehrsrechtlichen Anordnung einer Tonnagebegrenzung nach § 45 Abs. 9 StVO auf die Untauglichkeit des Arguments Mautausweichverkehr verwiesen.

3. Lkw-Fahrverbot (tonnageabhängig) ggf. zeitbegrenzt (z.B. nachts)

Zielstellung: Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung besonders lärmintensiver Fahrzeugarten

Zuständigkeit: Straßenverkehrsbehörde

Mit Verweis auf die zur Maßnahme 4. Tempolimit (S. 24) angeführten Hintergründe liegt die Hürde für eine derartige Beschränkung des fließenden Verkehrs sehr hoch.

Erst wenn andere verkehrsrechtliche Maßnahmen (hier Geschwindigkeitsbeschränkungen) nicht geeignet oder nicht ausreichend sind und auch andere Maßnahmen (z. B. Förderung des ÖPNV und des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, Bau lärmarmer Fahrbahndecken) nicht in Betracht kommen, kann die Anordnung von Verkehrsverboten (wie z.B. Zeichen 253: Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t) erwogen werden.

Verkehrsverbote kommen nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für die ausgeschlossenen Verkehrsarten eine zumutbare und geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.

Ausnahmen können allgemein durch Zusatzzeichen (z.B. „Anlieger frei“, „Lieferverkehr frei“) oder durch Einzelausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Dies wiederum schränkt den zu lagernden Anteil sehr stark sowie die Kontrollfähigkeit nahezu vollständig ein.

Der Nachweis der extrem hohen Lärmbelastung sowie der lärmindernden Wirkung müsste durch die vorgeschriebenen schalltechnischen Berechnungen gemäß rechtsverbindlichen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen nachgewiesen werden.

⁷ Die Mautpflicht besteht (in Deutschland auf allen Bundesstraßen und Bundesautobahnen) grundsätzlich für Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht – einschließlich Anhänger – mindestens 7,5 t beträgt.



Das Maß der Überschreitung der in Tab. 5 (S. 24) angeführten Richtwerte für Beurteilungspegel lässt zudem formal begrenzte Erfolgsaussichten erkennen.

4. Tempolimit

Zielstellung: Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus

Zuständigkeit: Straßenverkehrsbehörde

Eine vielerorts umgesetzte Maßnahme der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z.T. nur in den Nachtstunden) wird in den Überlegungen zum Lärmschutz häufig auch für Hauptverkehrsstraßen als einfach umzusetzende, kostengünstige Maßnahme eingeschätzt.

Allerdings unterliegt die Umsetzung eines „Tempolimits“, als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (gemäß § 45 StVO (1) Pos. 3), zunächst klar definierter Schritte des verwaltungsrechtlichen Handelns (Lärmschutz-Richtlinien-StV in Verbindung mit VwV-StVO).

Hierzu zählt insbesondere, dass der Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet:

Gebietstyp nach Bauleitplanung	tags	nachts
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70	60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Tab. 5: Richtwerte für Beurteilungspegel gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV [dB(A)]

Der Beurteilungspegel muss nach den rechtsverbindlichen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen berechnet werden.

Eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung ist zustimmungspflichtig durch die Obere Landesbehörde.

Ungeachtet dessen bedarf es für die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme zwingend auch einer Kontrolle und Ahndung von Verstößen. Kapazitäten müssen hierfür zur Verfügung stehen.

Hintergrund

Die Straßenverkehrsbehörde kann unter der Voraussetzung einer besonderen örtlichen Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase übersteigt, die Benutzung bestimmter Straßen beschränken.

Diese Voraussetzung ist nach Rechtsprechung erfüllt, wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter



Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne wird jedoch nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt. Es liegen auch keine auf Rechtsetzung beruhenden Grenzwerte für eine Lärmbelastung vor, die unmittelbar Anwendung finden können.

Für die Beurteilung der Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung überschritten wird, können jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als Orientierungspunkte herangezogen werden.

	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Tab. 6: Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV [dB(A)]

Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung erreicht ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat dann unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden.

Anmerkungen

Nach § 45 (9) dürfen also Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der dort genannten Rechtsgüter (hier Lärmbelastung) erheblich übersteigt. Die trifft allerdings u. a. nicht zu für die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (auch) auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich⁸ von an diesen Stellen gelegenen allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Kindergärten, Kindertagesstätten (auch Ganztageseinrichtungen, Kinderrippen, Schulhorte u. ä.), Alten- und Pflegeheimen (auch Seniorenheime, Feierabendheime u. ä.) sowie Krankenhäusern. Eine Einzelfallprüfung ist erforderlich.

Insofern gilt es, ungeachtet einer in jedem Fall erforderlichen fundierten, die verschiedenen Aspekte berücksichtigenden Abwägung, die Synergieeffekte im Hinblick auf Verkehrssicherheit und weitere Umweltwirkungen ins Auge zu fassen.

Für Autobahnen wird nach den geltenden Vorschriften der maßgebende Beurteilungspegel mit einer Geschwindigkeit von 130 km/h gerechnet. Angesichts der

⁸ Der unmittelbare Bereich der geschützten Einrichtung erstreckt sich auf die unmittelbaren Zugänge und kann auf einen Einzugsbereich bis etwa 300 m je nach Örtlichkeit erweitert werden.



teilweise praktisch deutlich höheren mittleren Geschwindigkeit besteht eine Notwendigkeit zur Überprüfung der Berechnungsvorschriften, sofern die StVO nicht künftig veränderte Randbedingungen setzt (z.B. generell Tempolimit 130 km/h).

Die Zielstellung der Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus kann alternativ zur mitunter nur eingeschränkten Wirkung durch StVO-konforme Beschilderung auch durch eine entsprechende Gestaltung der Verkehrsanlagen erreicht werden.

Hierzu zählen in Ortseingangsbereichen der Einbau von Fahrbahnteilern mit Fahrbahnverschwenkung sowie flankierenden Maßnahmen (z. B. Bäume) sowie die orts- bzw. situationsspezifische Querschnittsgestaltung (z. B. Verzicht auf mittige Fahrstreifenmarkierung, Begrünung, Einordnung von Radfahr- oder Schutzstreifen, Querungshilfen, Haltestellenkaps).

5. Geschwindigkeitsüberwachung

Zielstellung: Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus

Zuständigkeit: Polizei, Straßenverkehrsbehörde

Diese Maßnahme ist im Grunde zwingend mit der Einführung und Durchsetzung eines reduzierten Tempolimits verknüpft.

Aber auch im Falle der Überschreitung der bestehenden Höchstgeschwindigkeit innerorts kann eine Überprüfung der Einhaltung sinnvoll sein.

Hierfür bedarf es eines Anfangsverdachts oder es muss eine Gefahrenlage bestehen bzw. als solche eingeschätzt werden.

Die Verkehrs- und damit auch Geschwindigkeitsüberwachung wird meist durch die Verkehrspolizei wahrgenommen. Die Kapazitäten der Polizei sind angesichts des breiteren Aufgabenspektrums ihres Gesamtauftrages begrenzt.

Im kommunalen Einsatz sind derzeit förderfähige/geförderte Dialogdisplays und vereinzelt sogenannte Panzerblitzer. Besonders Dialogdisplays zielen auch auf eine nachhaltige erzieherische Wirkung.

Die nur punktuelle Wirkung dieser Maßnahme kann durch mehrere Geräte und/oder den mobilen bedarfsorientierten Einsatz partiell erweitert werden.

Blitzersäulen werden in der Regel in größeren Städten durch Betreiberfirmen unterhalten, installiert allerdings nur bei aussichtsreichem wirtschaftlichem Erfolg.

Für die Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus wird üblicherweise der Kennwert V_{85} herangezogen.

Es handelt sich um die Geschwindigkeit, die von 85 % der Vorbeifahrten eingehalten und demnach von 15 % überschritten wird.

Dieser Kennwert einer Straße sollte unterhalb der regelkonform angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Anderenfalls besteht Handlungsbedarf.



Beispiele in Eisenberg

Jenaer Straße – latent sehr hohes Geschwindigkeitsniveau bei überbreiter Fahrbahn und zurückgesetzte Bebauung

Friedrich-Ebert-Straße – gemäßigt Geschwindigkeitsniveau bei z. T. kurviger Straßenführung mit relativ engem Baufluchtastand

6. Fahrbahnsanierung

Zielstellung: Verminderung der Rollgeräusche

Zuständigkeit: TLBV

Ersatz von Pflaster durch Asphalt auf dem Roßplatz (L 1073) führt zu geringerer Lärmbelastung.

Ebene, glatte Fahrbahnoberflächen, ggf. lärmarme Fahrbahnoberflächen begrenzen die Lärmbelastung.

Insofern ist der Straßenzustand auch bei Asphaltdecken zu überwachen, auszubessern bzw. turnusmäßig zu erneuern.

Der Einsatz von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten auf Streckenabschnitten mit besonders hoher Lärmbetroffenheit stellt eine wirksame Maßnahme zur Lärminderung dar. Dies ist durchaus auch ohne grundhaften Ausbau im Zuge von Deckensanierungen möglich.

Diese Möglichkeit sollte in Eisenberg für die Straßenabschnitte mit besonders hoher Betroffenheit im Weiteren geprüft werden.

7. Straßenraumgestaltung + Verkehrsorganisation

Zielstellung: verkehrsberuhigende Wirkung, Achslagekorrektur im Zusammenhang mit Verkehrsbündelung der OD L 1073 auf die Straßenverbindung Klosterlausnitzer Straße – Roßplatz (Entlastung der kommunalen Straßen Tannecker Gasse, Ziegelgasse, Mohrenstraße und Mühlenstraße)

Zuständigkeit: TLBV

Mit der Neuordnung der Verkehrsorganisation soll die geordnete, verkehrssichere Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs im Landesstraßennetz bei gleichzeitiger Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes erfolgen.

Derzeit steht die Beauftragung der erforderlichen Verkehrsuntersuchung im Ergebnis eines Planerauswahlverfahrens unmittelbar bevor.

Die komplexe Variantenuntersuchung wird unter Würdigung der Aspekte des Lärmschutzes zu einer Vorzugslösung führen. Diese soll dann Grundlage für die Verkehrsanlagen- und Freiraumplanung bilden.



8. Aktiver Schallschutz A 9

Zielstellung: Eindämmung der Lärmausbreitung

Zuständigkeit: Autobahn GmbH des Bundes

Aus Sicht der autobahnnahen Anlieger besteht der Wunsch nach Verlängerung der Lärmschutzwand an der A 9 i, Abschnitt nördlich der Anschlussstelle Eisenberg.

Bereits in 2009 wurde die Problemlage gutachterlich untersucht, mit zuständigen Vertretern der Straßenbauverwaltung vor Ort erörtert – mit negativem Ausgang (BAB-Maßnahme unter Berücksichtigung vorgeschriebenen schalltechnischer Untersuchungen ist planfestgestellt).

Einer erneuten Beantragung bei der zuständigen Behörde dürften kaum Chancen eingeräumt werden.

9. Neubau zusätzlich Anschlussstelle Eisenberg Nord

Zielstellung: Verkehrsverlagerung

Zuständigkeit: Autobahn GmbH des Bundes

Für den Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle werden im Autobahnnetz besonders hohe Anforderungen gestellt.

Die Lage der Knotenpunkte an Autobahnen ergibt sich aus der Netzplanung unter Berücksichtigung der Netzhierarchie der Straßenkategorien und der räumlichen Gegebenheiten (Siedlungsstruktur, Topografie).

Unter anderem werden die Fernverkehrswirksamkeit oder auch die Einhaltung von Mindestabständen zu benachbarten Anschlussstellen im Einzelfall geprüft.

Die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) sieht für Autobahnen (Z 330 StVO) empfohlene Knotenpunktabstände > 8.000 m (Fernautobahn) bzw. > 5.000 m (Überregionalautobahn) vor.

Die Entwicklungslänge zwischen der Anschlussstelle Eisenberg und dem Brückenbauwerk über die L 1073 (Königshofener Straße) beträgt nur 3.300 m.

Mit der vorhandenen AS Eisenberg besteht im klassifizierten Straßennetz eine unmittelbare Netzverknüpfung. Das Erfordernis für eine zusätzlichen AS Eisenberg Nord ist kaum darstellbar.

4.5.3 Integrale Lärminderungsstrategie

Die schwerpunktorientierten Maßnahmen zu den Hotspots im Straßennetz müssen eingebunden werden in ein Gesamtpaket von Maßnahmen zur nachhaltigen Begrenzung und Minderung der Lärmbelastung sowie gleichzeitig des Klimaschutzes im Stadtgebiet insgesamt.

Der Focus liegt hier auf eine weitere konsequente Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, aber auch die Förderung des umweltsensitiven motorisierten Individualverkehrs (MIV).



Im Sinne der umweltschonenden, gleichzeitig möglichst die Gesundheit und letztlich auch die gesellschaftliche Kommunikation fördernde Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsarten bei der Abwicklung der täglichen Verkehrserfordernisse gilt es den Kfz-Verkehr auf das notwendige Maß zu begrenzen. Dies gelingt nur mit attraktiven Angeboten im öffentlichen Verkehr, für Radfahrer und Fußgänger.

Diese erfordern eine starke Verbindung mit anderen sowie im Konkreten vertiefende konzeptionelle Detailplanungen.

1. Förderung Personennahverkehr

Der Landkreis als Aufgabenträger plant, organisiert und finanziert im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge und ist zuständig für den turnusmäßig alle fünf Jahre fortzuschreibenden Nahverkehrsplan (aktuell gültig ab 01.01.2015).

Die Kreisstadt Eisenberg hat einen maßgeblichen Anteil am Verkehrsgeschehen und ist Betroffene vom Quell-/Zielverkehr im Einzugsbereich eines Mittelzentrums. Vor diesem Hintergrund sollte sich die Stadt aktiv in diesen Prozess einbringen.

Daseinsvorsorge im ÖPNV beschreibt der Aufgabenträger als die „allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr (einschließlich Schülerverkehr) als Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen“.

Das Angebot im ÖPNV ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen, insbesondere der Finanzierung, Förderung und Leistungsfähigkeit, geprägt durch stark nachfrageorientierte Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit. Im Sinne der Alternative zum MIV sind immer wieder Möglichkeiten der Optimierung und Anpassung an die sich verändernden Bedürfnisse der Fahrgäste auszuloten.

Haltestellendichte und -einzugsbereiche sowie standortbezogene Lage und Erreichbarkeit sollten aus Benutzersicht überprüft werden.

Ein wesentlicher Beitrag der Stadt besteht in der engagierten Wahrnehmung der kommunalen Zuständigkeit für die Haltestellen (NVP Kapitel 4.5.1; Unterhaltung, Ausstattung, Barrierefreiheit, ggf. Neubau).

Mit der Einbindung in den Verkehrsverbund Mittelthüringen bestehen relativ gute Randbedingungen für eine zukunftsorientierte Gestaltung des ÖPNV.

Die Stadtbuslinie bietet ab 8:00 Uhr bis knapp nach 18:00 Uhr einen stündlichen Ringverkehr (samstags 9:00 – 16:00 Uhr) und fährt dabei je zweimal den ZOB, Markt und Altersheim Bethesda an. Mit Linie 402 gibt es eine weitere Fahrt am frühen Morgen (Mo – Fr) die zusätzlich die Kita Klosterlausnitzer Straße und den Festplatz anbindet.

Da Eisenberg nicht über eine eigene Schienenanbindung verfügt, kommt dem „Zubringer“ nach Hermsdorf (Linien 460 und 471) im verdichtetem Stundentakt (5:00 – 21:00 Uhr) enorme Bedeutung zu.

Der etablierte, derzeit infolge der Corona-Pandemie ausgesetzte Fernbushalt in Eisenberg stellt zudem eine wichtige Fernverkehrsanbindung her.

Die im Planungscafé mit Verweis auf das Beispiel Luxemburg angesprochene kostenlose Nutzung des ÖPNV ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen aus



heutiger Sicht für Eisenberg unrealistisch⁹. Vorstellbar erscheinen dagegen, wie anderenorts realisiert (z.B. Tübingen, Ulm/Neu-Ulm), tageweise Gratisangebote.

2. Förderung Radverkehr

Radfahren liegt im Trend. Auch unterstützt durch Elektrofahrräder hat das Radverkehrsaufkommen in den letzten Jahren vielerorts spürbar zugenommen. Neben touristischem und Freizeitradverkehr wächst auch der Radverkehrsanteil im Alltag.

Eisenberg verfügt mit zwei überörtlichen Themenrouten über ein stabiles Rückgrat im Radwegenetz.

Der Radweg Thüringer Städtekette (D 4) führt gemeinsam mit dem Mühlenweg von Weißenborn durch das Mühlthal nach Kursdorf, wo der Mühlenradweg auf der ehemaligen Bahntrasse durch das Malzbachtal weiter durch die Ladestraße und Am Roten Berg bis zum DRK-Standort schließlich auf die Jenaer Straße (L 3007) führt.

Lokale Radrouten in Eisenberg ergänzen gemäß Radroutenplaner Thüringen grobmaschig die Hauptrouten.

Mit einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für touristischen-, Freizeit- und Alltagsradverkehr gilt es ein engmaschiges Netz mit geeigneten Führungsformen zu entwickeln. Optionen, wie z. B. das Öffnen von Einbahnstraßen sind abzuklären, insbesondere die sichere, alltagstaugliche Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten abzuwägen sowie qualitativ hochwertige Abstellanlagen (einschl. Fahrradboxen mit Ladeinfrastruktur) gezielt zu platzieren.

Die Präsenz des Radverkehrs im Stadtbild sollte kurzfristig unterstützt bzw. entwickelt werden (u.a. radtaugliche Verkehrsanlagen, Wegweisung, akzentuierte Beschilderung, Ausleihe und Reparatur-Service).

Parallel gilt es flankierende Maßnahmen zu initiieren (z. B. Unterstützung Fahrradleasing).

3. Förderung Fußverkehr

Eisenberg bietet aufgrund ihrer Stadtgröße und Flächennutzung bei einer Ausdehnung von rund 2,5 x 2,5 km¹⁰ als Stadt der kurzen Wege eigentlich gute Voraussetzungen für eine rege fußläufige Mobilität.

Fußgängerverkehr ist in aller Regel die leiseste und umweltfreundlichste Mobilitätsform. Kurze direkte, gut und sicher zu nutzende Wege im Netzzusammenhang sind Voraussetzung für einen hohen Anteil am Verkehrsgeschehen. Konfliktarme Bewegungsabläufe bei Querung und Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten bedürfen eines ständigen Monitorings.

Ein immer wieder aktuelles Themenfeld sind sichere Schulwege zu Fuß (und mit dem Rad). Zeitlich und zugleich räumlich konzentrierte Fahrten der „Elterntaxi“ bringen ein

⁹ Vorzeigebispiel Mohnheim am Rhein (44.000 EW) recht konsequentes Gratisangebot innerhalb der Stadt; 1998 – 2003 Templin (16.000 EW) Gratiskonzept scheiterte an zu hohen Kosten

¹⁰ Luftlinienentfernung Markt – Waldkliniken 2.000 m; fußläufige Entfernungsbereiche max. 4 km



erhöhtes Sicherheitsrisiko mit sich. Subjektiv bestimmte Hintergründe für das Bringen/Holen der Kinder mit dem Pkw stehen aber einem objektiv begrenzten Lösungsspektrum gegenüber. Haltestellen für Elterntaxi können das Konfliktpotenzial entschärfen. Eine nachhaltige Lösung muss aber die Gewährleistung der verkehrssicheren Erreichbarkeit der Schule zu Fuß anstreben.

Generell gefragt und erforderlich sind Konzepte zur Unterstützung der Nahbereichsmobilität (Überprüfung von Wegebeziehungen auf Umwege, Mängel/Konflikte; Ableitung von Maßnahmen zur Qualifizierung).

Ungeachtet dessen bilden Schwerpunkte die Einrichtung von Querungshilfen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen und im Nahbereich sensibler Einrichtungen (Schulen, Kindertagesstätten, Seniorenheime, Krankenhäuser etc.). Ebenso sind die Wartezeiten an LSA im Hinblick auf die Gesamtbewertung der Qualität des Verkehrsablaufs aller Verkehrsarten zu überprüfen.

4. Förderung umweltsensitiver MIV

Die im Planungscafé angesprochene Umweltzone stellt sich aufgrund der in anderen Städten gesammelten Erfahrungen für Eisenberg als ungeeignet dar.

Das Umweltsensitive Verkehrsmanagement bietet angesichts der vorhandenen LSA-Infrastruktur keinen Ansatz für eine sinnvolle Entwicklung. Die „konventionellen“ Möglichkeiten der Verkehrssteuerung an den vorhandenen Anlagen können zielführend, soweit nicht bereits erfolgt, ausgeschöpft werden.

Mitfahrgemeinschaften bieten die Chance, mehrere Personen in nur einem Fahrzeug zusammenzuführen und somit das Kfz-Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Im konkreten Projekt sollte geprüft und sichergestellt werden, dass Sammelparkplätze nicht zusätzlich Kfz-Verkehr auf ohnehin stark lärmbelastete Straßen ziehen.

Carsharing hat sich in größeren Städten etabliert. Gegenüber dem Mietwagenverleih zeichnet sich das konventionelle Carsharing durch ein dichteres Standortnetz, ganztägigen Zugriff sowie zeitlich flexible Nutzung aus. Free-Floating-Angebote ermöglichen die Buchung und Nutzung standortunabhängig. Carsharing lebt wirtschaftlich von einer Mindestnachfrage, so dass insbesondere kleinere bis mittlere Stadtgrößen für Anbieter nicht sehr attraktiv sind. Der Verkehrsanteil von Carsharing am Gesamtverkehr ist dabei klar begrenzt, weshalb nur ein bescheidener Beitrag zur Lärminderung zu erwarten ist.

Eine flächendeckende Verkehrsberuhigung auf ein umfeldverträgliches Geschwindigkeitsniveau zusammen mit einer ansprechenden Gestaltung des städtischen Raumes im nachgeordneten Straßennetz sind Bausteine für eine Wohn-, Aufenthalts- und letztlich Lebensqualität in unseren Städten. Neben positiver Lärmwirkung erhöht sich auch das Niveau der Verkehrssicherheit.

Ein P+R-Angebot organisiert die Verknüpfung von MIV und ÖPNV. Anfangs wurde vornehmlich darunter verstanden: Parken am Stadtrand und Weiterfahren in die City mit dem ÖPNV (Straßenbahn/Bus). Die Parkplatznachfrage zum Schienenverkehr hat sich neben dem Fernverkehr in zunehmendem Maße auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entwickelt. An zahlreichen Bahnhöfen wurde und wird mit P+R-Parkplätzen nachgerüstet. Aufgrund der Stadtgröße und mangels



Bahnhofs bestehen unter den heutigen Rahmenbedingungen für Eisenberg keine Einsatzchancen.

4.5.4 Elektromobilität

Der Fortschritt der Elektromobilität nährt Hoffnungen auf erhebliche Lärminderung.

Diese wird erst mit einem entsprechend großem Anteil am Fahrzeugbestand wirksam werden können. Neben der Reduzierung der Motorgeräusche bleibt der Anteil der Roll- sowie anteilig auch aerodynamische Geräusche, die ab Tempo 30 die Geräuschemission dominieren. Hier sind auch die Reifenhersteller in der Pflicht. In der Entwicklung findet sich auch der Aspekt, Geräuschpegel der Kfz aus Sicherheitsgründen auf einem Mindestmaß zu halten. Die Entwicklung der Ladeinfrastruktur ist noch in den Anfängen verhaftet.

Die potenzielle Wirkung der Elektromobilität ist derzeit noch nicht in der Lärmberechnung explizit berücksichtigt.

Schwerpunktmäßig zu unterstützen sind die Fahrzeuge im ÖPNV sowie im Wirtschaftsverkehr.

Elektrofahrräder haben bereits einen breiten Nutzerkreis erreicht und verdienen verstärkte Beachtung in der Planung der Verkehrsinfrastruktur und Organisation der Verkehrsabläufe.

4.5.5 Verkehrsverhalten anpassen

Im Planungscafé wurde bewusst das Themenfeld „Verkehrsverhalten – Lärmvermeidung“ behandelt.

Mehrheitlich zeigte sich das Bewusstsein, dass grundlegend das subjektive Verkehrsverhalten die Lärmbelastung mitbestimmt und deshalb ein wichtiger Ansatz für lärmindernde Maßnahmen ist.

In der Stadt der kurzen Wege sollte zu Fuß gehen einen deutlich größeren Anteil einnehmen.

Erforderlich hierfür ist die bewusste Planung der täglichen Wege (Abfolge der Aktivitäten, tageszeitliche Einordnung, Verkehrsmittel- Verkehrsroutenwahl).

Bestimmte Wege sind nicht erforderlich bzw. können sinnvoll kombiniert werden. Auf den Pkw kann teilweise verzichtet werden. Auch die Fahrweise bietet Potenzial zur Lärminderung (Gangwahl, Beschleunigung, Leerlauf).

Verbesserungswürdig ist auch mehr gegenseitige Rücksichtnahme (§ 1 StVO).

Das stärker umweltsensitive Verkehrsverhalten braucht externe Impulse, die auch seitens der Stadt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit gegeben werden sollten.

Erforderlich sind natürlich auch die beharrliche Verbesserung der Bedingungen, insbesondere Erhöhung der Verkehrssicherheit, wodurch Gefahrenpotentiale vermieden oder reduziert werden und damit verbundene Nutzungshemmnisse abgebaut werden.

Die Verbesserung der Bedingungen erfolgt durch die in den Abschnitten zuvor benannten Maßnahmen.



Erfolge bei der Umsetzung von Maßnahmen, durchaus auch kleinere, müssen gleichermaßen gezielt kommuniziert werden.

4.5.6 Ruhige Gebiete

Ziel der Lärmaktionsplanung soll auch der Schutz ruhiger Gebiete sein. Als ruhige Gebiete kommen zunächst Bereiche in Betracht, die nicht Gegenstand der Lärmkartierung sind. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf Bereichen, die vom Großteil der Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden. Sie dienen dem Gesundheitsschutz und bieten Rückzugsmöglichkeiten.

Den Vorgaben der Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) folgend, ist zunächst nach ruhigen Gebieten im ländlichen und städtischen Bereich zu unterscheiden.

In der Regel kann eine Abgrenzung ruhiger Bereiche erfolgen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind.

Tabelle 1: Auswahlkriterien für ruhige Gebiete (nicht abschließende Aufzählung).			
Typ	Indikator	städtisch	ländlich
Akustische Indikatoren	L_{DEN}	50-55 dB(A)	-
	L_{Day}	45-55 dB(A)	30-40 dB(A)
Funktion	Erholung	moderate Aktivitäten	passive Aktivitäten
	Naturschutz	angemessen	vordringlich
	Gesundheitsvorsorge/Erholung	Gesundheitsvorsorge	Erholung
Abstand	von Fernstraßen	-	4 - 15 km
	von Ballungsräumen	-	1 - 4 km
Geräuschkulisse	wahrgenommene akustische Qualität/Beurteilung	-	-
Größe		100-100.000 m ²	0,1-100 km ²
Andere Planungen	Gebiete mit bestehenden Schutzfestlegungen, beispielsweise Flächennutzungspläne oder Naturschutzpläne	-	-

Tab. 7: Auswahlkriterien für die Festlegung von ruhigen Gebieten (Hintzsche, 2014; <https://www.umweltbundesamt.de>)

Innerstädtische Erholungsflächen können als ruhige Gebiete festgesetzt und vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden, wenn diese von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden.

Bei ruhigen Gebieten kann es sich beispielsweise auch um Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen.



Bei der Definition der zu schützenden „ruhigen Gebieten“ handelt es sich um Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen sind (§ 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Für Eisenberg wurden im Planungscafé zahlreiche Bereiche in Eisenberg benannt, die als ruhig und schützenswert eingeschätzt werden (Abb. 10, S. 35 sowie Tab. 8, S. 35; siehe auch Anlage 6). Mit der in Abb. 10, S. 35 dargestellten Abgrenzung ergibt die Summe der Teilflächen knapp die Hälfte des administrativen Stadtgebietes von Eisenberg. Den mit Abstand größten Anteil stellen die südwestlichen Waldbereiche einschließlich Mühlthal.

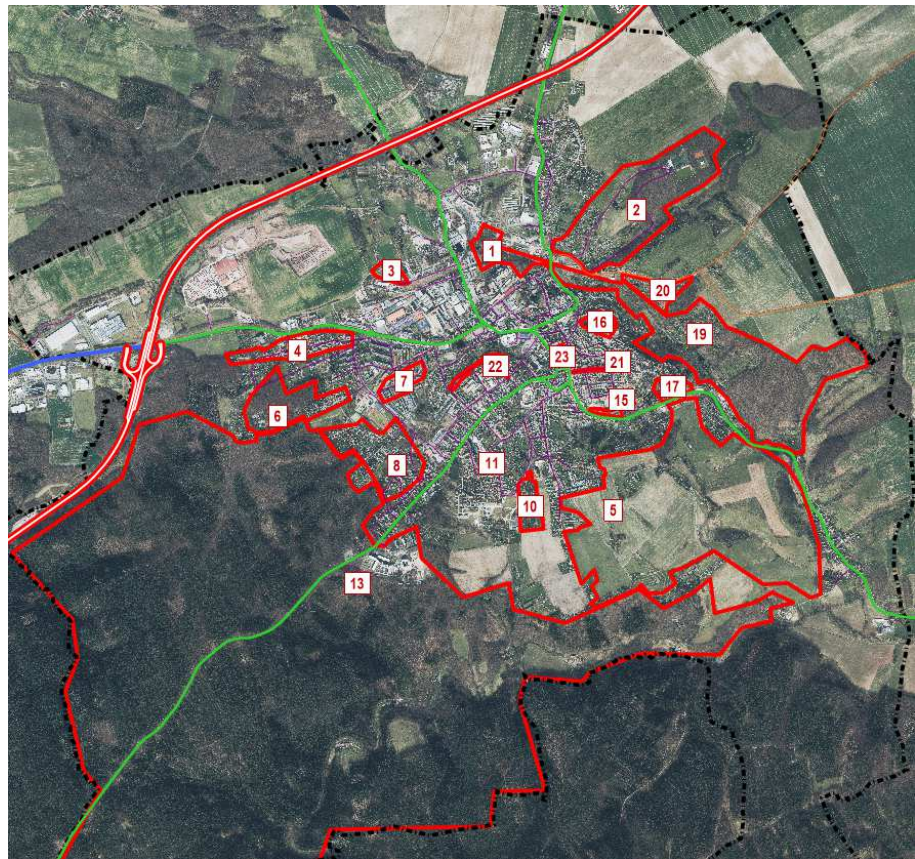


Abb. 10: ruhige Gebiete – Abgrenzung

Nr.	Bezeichnung	ha
1	ehemaliger Bahndamm/Radweg (West)	6,4
2	Schortetal	44,6
3	Am roten Berg	2,1
4	Saasa	9,1
5	Lange Felder/Schössersmühlenweg	134,7
6	Obere Zeilbäume/Tierheim	14,4
7	Bieberacher Straße	3,9
8	Friedrichstanneck	18,1
10	Friedhof	4,4
11	Luisenstraße/Tonteich	1,0
13	Waldkliniken/westliche Waldgebiete + Mühlthal	796,0
15	Schlossgarten/Scheidhof	2,0
16	Gartenstraße	2,5
17	Tiergarten/Geyersberg/Oststraße	2,3
19	Malzbachtal/Nasser Wald	67,3
20	Etzdorfer Straße	4,6
21	Umkreis des Marktes	0,7
22	Hohe Straße/Am Hallenbad	0,2
23	Friedenspark	0,8
24	Steinweg	0,3
25	Richard-Wagner-Straße	0,8

Tab. 8: ruhige Gebiete – Bezeichnung und Flächengröße



4.6 Maßnahmenplan

Die in den voranstehenden Abschnitten 4.5.2 bis 4.5.6 (ab S. 22) kommentierten Maßnahmen werden komprimiert dargestellt:

Tab. 9: Maßnahmen LAP Eisenberg – Stufe 3

	Maßnahme	zu erwartende Wirkungen		Priorität	Chancen Umsetzung	Zeithorizont	Zuständigkeit	Kosten-Kategorie
4.5.2 Straßennetz								
1.	Verlegung der Ortsdurchfahrt L 3007 stufenweise Realisierung 1. Abschnitt: Jenaer Straße – Gösener Str. 2. noch offen	Reduzierung der Verkehrsstärke durch Verkehrsverlagerung, z. T. Mehrbelastung durch Verdrängungseffekte	- 3 bis -8 dB(A)	hoch	mittel	langfristig	TLBV	5 (> 9 Mio. €)
2.	Ausweisung der L 3007 als Mautstrecke	Verlagerung nur ausgewählter Fahrten	< -1 dB(A)	gering	keine		TLBV	
3.	Lkw-Fahrverbot (tonnageabhängig) ggf. zeitbegrenzt (z.B. nachts)	Verlagerung nur ausgewählter Fahrten	< -1 dB(A)				TLBV	
	Friedrich-Ebert-Straße > 12 t ganztägig/nachts			hoch	sehr gering	kurzfristig		3
	Waldklinikum > 7,5 t ganztägig			mittel	gering	kurzfristig		2
4.	Tempolimit (ganztägig/nachts)							
	Klosterlausnitzer Straße (T 30)	Lärminderung und Erhöhung Verkehrssicherheit (AWO-Sozialzentrum; Johanniter-Kindergarten Marienkäfer)	< -2 dB(A)	mittel	hoch	kurzfristig	Straßenverkehrsbehörde	2
	Friedrich-Ebert-Straße (T 30)	Lärminderung und Erhöhung Verkehrssicherheit (Gymnasium)	< -2 dB(A)	hoch	mittel			2
	Adolph-Geyer-Straße, westlich Fabrikstraße (T 30)	Lärminderung	< -2 dB(A)	mittel	gering			2
	A 9 - Verlängerung des Geltungsbereiches	Lärminderung	< -1 dB(A)	mittel	gering			2



	Maßnahme	zu erwartende Wirkungen		Priorität	Chancen Umsetzung	Zeithorizont	Zuständigkeit	Kosten-Kategorie
5.	Geschwindigkeitsüberwachung	lokale Lärmbegrenzung, Sensibilisierung						
	Jenaer Straße (als Zwischenlösung für Neuordnung/ Straßenraumgestaltung)	Lärmbegrenzung infolge Einhaltung $v_{85} < v_{zul}$.	<< -1 dB(A)	hoch	mittel	kurzfristig	Polizei, Straßen- verkehrsbehörde/ Ordnungsamt	2
	flächendeckend (Einsatz Dialogdisplay)			gering	hoch	dauerhaft		3
6.	Fahrbahnsanierung							
	Friedrich-Ebert-Straße	lärmindernde Deckschicht	-2 db(A)	hoch	hoch	mittelfristig	TLBV	5
	gemäß Instandhaltungsmanagement	je nach Zustand und Materialeinsatz	-1 bis -3 dB(A)	mittel	mittel	schrittweise	Baulastträger	3
7.	Straßenraumgestaltung + Verkehrsorganisation							
	L 1073 Roßplatz und Umfeld	Lärminderung durch Ersatz Pflaster, Neuordnung Straßenraum und Verkehrsführung	- 5 bis - 7 db(A)	hoch	hoch	mittelfristig	TLBV/Kommune	5
	Jenaer Straße (nach Zwischenlösung, Pos. 5)	Begrenzung Geschwindigkeitsniveau, Förderung Verkehrsmittelalternativen	< -1 dB(A)	hoch	mittel	langfristig	TLBV/Kommune	4
8.	Aktiver Schallschutz A 9 - Verlängerung Schallschutzwand	Abschirmung der Lärmausbreitung	-1 bis -2 dB(A)	mittel	sehr gering	langfristig	TLBV	4
9.	Neubau zusätzlich Anschlussstelle Eisenberg Nord	Reduzierung der Verkehrsstärke durch Verkehrsverlagerung, z. T. Mehrbelastung durch Verdrängungseffekte	< -3 dB(A)	gering	keine		Autobahn GmbH des Bundes	



	Maßnahme	zu erwartende Wirkungen		Priorität	Chancen Umsetzung	Zeithorizont	Zuständigkeit	Kosten-Kategorie
4.5.3 Integrale Lärminderungsstrategie								
1.	Förderung Personennahverkehr	modale Verkehrsverlagerung	-1 bis -3 dB(A)	hoch	mittel	schrittweise	TLBV (SPNV), LRA SHK (StPNV), Kommune	5
2.	Förderung Radverkehr	modale Verkehrsverlagerung		hoch	hoch	schrittweise	Kommune	4
3.	Förderung Fußverkehr	modale Verkehrsverlagerung		hoch	hoch	dauerhaft	Kommune	4
4.	<u>Förderung umweltsensitiver MIV</u>							
	Umweltzone	Verdrängung emissionsstarker Kfz (Luft)	+/- 0dB(A)	gering	keine		Straßenverkehrsbehörde	
	umweltsensitives Verkehrsmanagement	Verstetigung des Verkehrsflusses	-1 bis -2 dB(A)	gering	keine		TLBV	
	Mitfahrgemeinschaften	Reduzierung der Kfz-Fahrten	< -1 dB(A)	mittel	mittel	dauerhaft	privat/ Organisator	1
	Carsharing	Reduzierung der Kfz-Fahrten	+/- 0dB(A)	gering	sehr gering		private Betreiber	1
	flächendeckende Verkehrsberuhigung	Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus	< -1 dB(A)	mittel	hoch	schrittweise	Kommune	3
	P+R-Angebot (mit Tarifangebot)	räumlich differenzierte Verkehrsmittelnutzung in einer Wegekette	< -1 dB(A)	gering	sehr gering		Kommune/JES	4

4.5.4 Elektromobilität								
	Pkw (in Kopplung mit Ladeinfrastruktur)	Reduzierung der Emissionen (bestandsabhängig)	-1 bis -2 dB(A)	mittel	mittel	schrittweise	Fahrzeug: Hersteller, Nutzer Infrastruktur: Baulastträger/ Kommune	3
	Fahrräder (in Kopplung mit Ladeinfrastruktur)	modale Verkehrsverlagerung	-1 bis -2 dB(A)	mittel	hoch	schrittweise		3



	Maßnahme	zu erwartende Wirkungen		Priorität	Chancen Umsetzung	Zeithorizont	Zuständigkeit	Kosten-Kategorie
	4.5.5 Verkehrsverhalten anpassen	Reduzierung der Emissionen durch modale Verkehrsverlagerungen	k.A.	hoch	schwierig	dauerhaft	jeder Einzelne + Alle gemeinsam	k.A.
	4.5.6 ruhige Gebiete	Erhaltung ruhiger Gebiete	+/-0 dB(A)	mittel	mittel	schrittweise	Kommune	1

Im Rahmen der vorliegenden informellen Planung erfolgt lediglich eine grobe Einstufung zu den Kosten:

Kategorie	Stufe	Beispiel	Kostengröße (€)
1	Ohne	Handeln der Verwaltung	-
2	Gering	Beschilderung ergänzen/anpassen	< 5.000
3	Gering bis Mittel	Fahrbahninstandhaltungsmaßnahmen	3.000 – 15.000
4	Mittel bis Hoch	Anpassung LSA-Programme/Grüne Welle	15.000 – 30.000
5	Hoch	Grundhafte Straßensanierung, Umbau	> 30.000

Tab. 10: Kostengrößen im LAP-Maßnahmenplan



Anlage 1: Schwankungsbreite der täglichen Verkehrsstärke - Beispiel A 9

Für Bundesfernstraßen (Autobahn und Bundesstraßen) stellt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Daten aus automatischen Zählstellen im Internet bereit.

Die jüngsten verfügbaren Daten stammen aus dem Jahr 2018.

Am Beispiel der A 9 nördlich der Anschlussstelle Bad Klosterlausnitz (Bast-Nr.: 4320) soll die Bandbreite der saisonal und nach Wochentagen schwankenden Verkehrsstärke aufgezeigt werden.

Für den Autobahnabschnitt A 9 zwischen den Anschlussstellen Bad Klosterlausnitz und Eisenberg beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) 67.240 Kfz/24 h bei einem Anteil des Schwerververkehrs von 20,1 %.

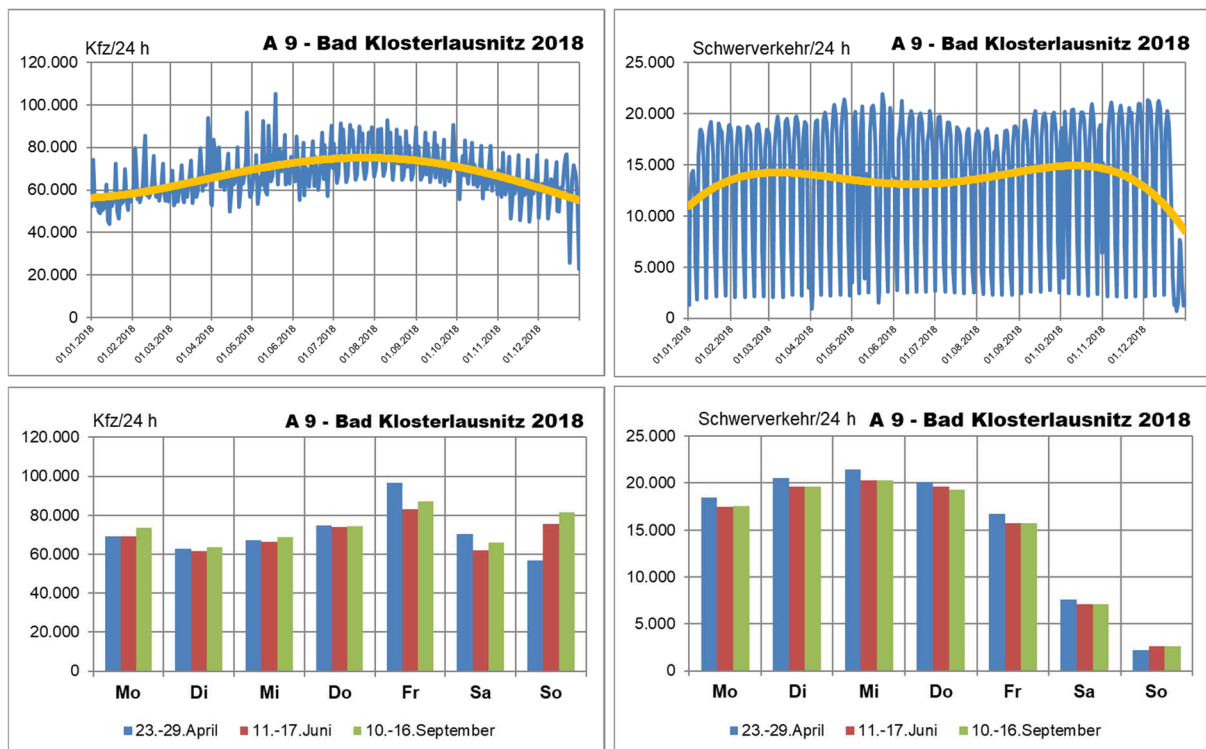


Abb. 11: Schwankungsbreiten der Verkehrsstärke - A 9, südl. AS Eisenberg



Anlage 2: Schreiben der Stadt Eisenberg an TMIL vom 9. Juli 2019

stadt eisenberg
thüringen
Kreisstadt Saale-Holzland-Kreis



der bürgermeister



Stadt Eisenberg/Thüringen Postfach 11 57-07601 Eisenberg

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft
Frau Ministerin Birgit Keller
Postfach 900362
99096 Erfurt

Telefon 036691 73-3
Telefax 036691 73-480
E-Mail StadtEisenberg-Th@l-online.de
Internet http://www.Stadt-Eisenberg.de

- E-Mail-Wartungsanweise finden Sie unter Kontakte auf unserer Internetseite

Ihre Nachricht

Unser Zeichen
60/da/je

Bearbeiter
Frau Daßler

Datum
9. Juli 2019

Sehr geehrte Frau Ministerin Keller,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Sühle,

die Stadt Eisenberg bittet Sie um Ihre Unterstützung hinsichtlich einer besonderen verkehrlichen Entwicklung in der Stadt, die seit der Rückstufung der Bundesstraße B 7 zur L 3007 in einer sehr breiten, öffentlichen Wahrnehmung zu beobachten ist.

Wir gehen davon aus, dass die heutige L 3007 im Abschnitt von der Autobahnabfahrt der BAB 4 Gera- Langenberg bis zur Autobahnauffahrt auf die BAB 9 Eisenberg als „Mautumfahrung“ in Form eines erheblichen Anteils am Verkehrsaufkommen genutzt wird. Somit wurde mit der Herabstufung der ehemaligen B7 nicht das Ziel, die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der B 7 auf das bestehende Autobahnnetz, sofern dies als Ziel bestand, sondern vielmehr das Gegenteil aus Sicht der Stadt Eisenberg erreicht.

Sowohl in der gegenwärtigen Erarbeitung der Lärmaktionsplanung Stufe 3 als auch im Rahmen des Entwurfs des Landesstraßenbedarfsplanes wurden von Seiten der Stadt Eisenberg Verkehrszählungen beauftragt, die die Wahrnehmung eines erheblich verstärkten Schwerlastverkehrsaufkommens in der Stadt durch die Bewohner und auch der Stadtverwaltung mit bis zu 10% Anteil am Verkehrsaufkommen bestätigten.

Die vom Landesamt geplante nächste Verkehrszählung in 2020 ist aus Sicht der Stadt Eisenberg nicht ausreichend zeitnah. Die Zählung erfolgte deshalb durch ein selbst beauftragtes Büro an drei markanten Stellen in den Ortsdurchfahrten der Landesstraßen L 3007 sowie L1071 (?) in der Zeit vom 30.08.-06.09.2018. Wir fügen die Ergebnisse der Zählung als Anlage unserem Schreiben an.

Bereits in der Stellungnahme der Stadt Eisenberg zum Entwurf der Landesstraßenbedarfsplanung vom 01.10.2018 wurde insbesondere auf diese Thematik im Punkt „4. Anteil des Schwerverkehrs (SV) am Kfz Aufkommens“ Seite 3 deutlich aufmerksam gemacht.

Die Stadt Eisenberg ist sehr erfreut, dass aufgrund dieser Stellungnahme die Sanierung der OD L 1073 im Bereich des „Roßplatzes“ in Eisenberg in die Landesstraßenbedarfsplanung aufgenommen wurde. Dies soll an dieser Stelle auch ausdrücklich bemerkt werden. Jedoch konnten wir bislang zu den anderen Teilen unserer Stellungnahme vom 01.10.2018 noch keine Rückantwort verzeichnen.

Lieferanschrift:
Markt 27
07607 Eisenberg

Sprechzeiten:
Dienstag und Mittwoch
9:00 – 12:00 und 13:00 – 15:30 Uhr
Donnerstag
9:00 – 12:00 und 13:00 – 17:30 Uhr

Konten der Stadtkasse:
Sparkasse Jena-Saale-Holzland IBAN DE22 8305 3030 0000 0003 10
Volksbank Eisenberg eG IBAN DE88 8308 4404 0000 6640 85
Deutsche Bank AG IBAN DE49 8207 0000 0031 3111 00
Deutsche Kreditbank Berlin IBAN DE17 1203 0000 0001 0260 87

BIC HELADEF1JEN
BIC GENODEF1ESN
BIC DEUTDE33XXX
BIC BYLADEM1001

Gläubigeridentifikationsnummer: DE35E010000013016



- 2 -



Die Stadt Eisenberg möchte ebenfalls an dieser Stelle nochmals betonen, dass wir Maßnahmen mit der Zielsetzung einer Lärmentlastung für die Anwohner und die Bevölkerung grundsätzlich begrüßen. Die Idee der bislang als Trasse eingetragenen und noch nicht konkret geplanten Ortsumfahrung für die Stadt Eisenberg wird im 2. Teil von der Königshofener Straße bis zur Einbindung in die Jenaer Straße durchaus mitgetragen und befürwortet. Lediglich zum 1. Teil, der vor dem ehemaligen Ostbahnhof bis zur Königshofener Straße führt, meldete die Stadt erhebliche Bedenken bereits an.

Die Stadt Eisenberg fordert in diesem Zusammenhang die Rücknahme der Rückstufung der B 7 und den Einbau entsprechender Mautsäulen. Des Weiteren behält sich die Stadt Eisenberg die Festsetzung einer Tonnagebegrenzung im Bereich der OD der L 3007 vor.

Wir bitten Sie um Ihre Unterstützung in Form einer Prüfung und Analyse des Schwerverkehr-Anteils als wahrgenommenen „Mautausweichverkehr“ in der Stadt Eisenberg und um bei den sich aus der Prüfung ableitenden Ergebnissen. Die Bevölkerung der Stadt ist durch die direkte Lage an der BAB 9 und deren Auswirkungen hinsichtlich wahrgenommener Lärmbelastigungen sowie in der Auseinandersetzung mit dem Lärmaktionsplan 1 und dessen Ergebnis umso sensibler geworden.

Die Stadt Eisenberg betont nochmals, dass wir für einen lösungsorientierten Dialog im Sinne der Verbesserung der gegenwärtigen Situation für unsere Bevölkerung offen sind und zu entsprechenden Gesprächen gern zur Verfügung stehen. Wir begrüßen Sie auch gerne zu einem persönlichen und kurzfristigen Gespräch in unserem Rathaus und laden Sie hiermit herzlich dazu nach Eisenberg ein.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. Kieslich'.

Kieslich
Bürgermeister

Anlage



Abb. 4: Verkehrsstärke Analyse (Quelle TLUG) – DTV [Kfz-gesamt sowie SV/24 h]

Bei den ausgewiesenen Werten des Thüringenmodells, die von der TLUG Jena aktuell zur Verfügung gestellt wurden, muss berücksichtigt werden, dass die innergemeindlichen Verkehrsbeziehungen methodisch bedingt nicht in vollem Umfang bzw. in der kleinräumigen Einordnung nicht in vollem Maße belastbar sind.

Das Verkehrsmodell Thüringen unterliegt einer jährlichen Fortschreibung. Das aktuelle Analysemodell 2018 weist für die Geraer Straße ein DTV von 5.000 Kfz/24 h aus, bei einer Teilmenge des Schwerverkehrs von 310 Fahrzeugen.

- ▶ Zur Erfassung der aktuellen Belastungssituation wurde an drei ausgewählten Querschnitten zwischen 31.08.2018 und 06.09.2018⁵ Verkehrsmessungen der Gesamtverkehrsstärken und des Anteils Schwerverkehr durchgeführt.



Abb. 5: Lage der Messquerschnitte

⁵ Verkehrskennwerte des Septembers repräsentieren recht gut Durchschnittswerte im Jahresgang.

09.07.2019
SCHREIBEN D. STADT EISENBERG

ANLAGE: AUSZUG Z. SCHR.



VERKEHR 2000
AHNER + MÜNCH

Schallschutzbüro
Zubrinna

Landesstraßenbedarfsplan
L 3007 Verlegung der OD



Abb. 6: Q1 – Abschnitt Geraer Straße



Abb. 7: Q2 – Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße



Abb. 8: Q3 – Abschnitt A.-Geyer-/ Königshofener Str.

Die Ergebnisse der Verkehrsmessungen sind in den folgenden Tabellen sowie Grafiken⁶ dargestellt.

Die Friedrich-Ebert-Straße (Q2) ist etwa doppelt so stark belastet, wie die beiden anderen Querschnitte. Der Mittelwert (näherungsweise DTV) übersteigt die Schwelle von 8.000 Kfz/24 h, was notwendigerweise zur Berücksichtigung in der Lärmkartierung 2017 durch die TLUG geführt hat. Dort wurde ein DTV von rund 9.850 Kfz/ 24 h eingestellt, was dem Ergebnis der aktuellen Verkehrsmessung sehr nahe kommt. Allerdings liegt der Wert für den Schwerverkehr mit 864 Fahrzeugen pro Tag deutlich über dem gemessenen Wert von rund 500 Kfz/24 h.

⁶ Zählbeginn ist Donnerstag 14:00 Uhr, weshalb die anteiligen Werte für die beiden Donnerstage nicht dargestellt sind,



Auffällig ist der hohe Anteil Schwerverkehr (SV) von bis zu 10 % in der Geraer Straße. Dieser Wert entspricht einer Fahrzeuganzahl von rund 500 (wie in Fortführung in der Friedrich-Ebert-Straße).

Für den Streckenabschnitt A.-Geyer-/ Königshofener Str. fällt der Messwert deutlich größer aus, als in den aktuellen Werten der TLUG Jena.

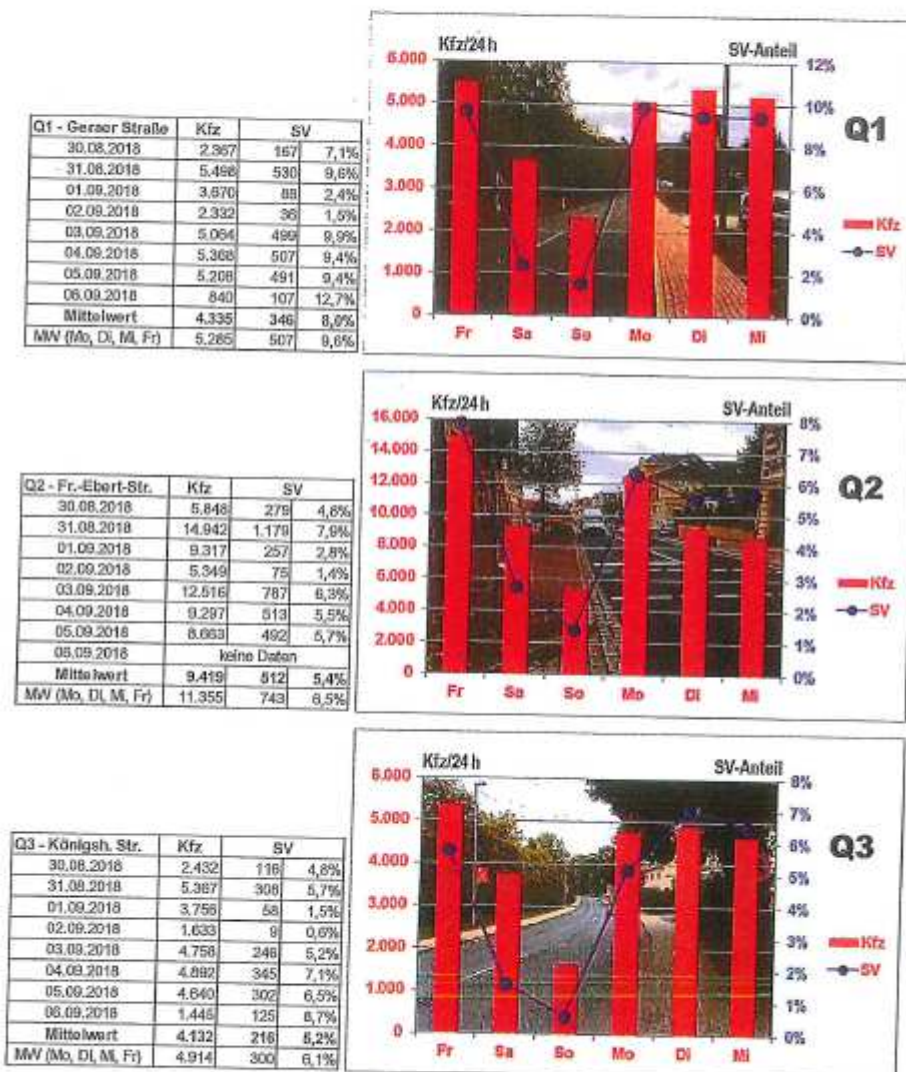
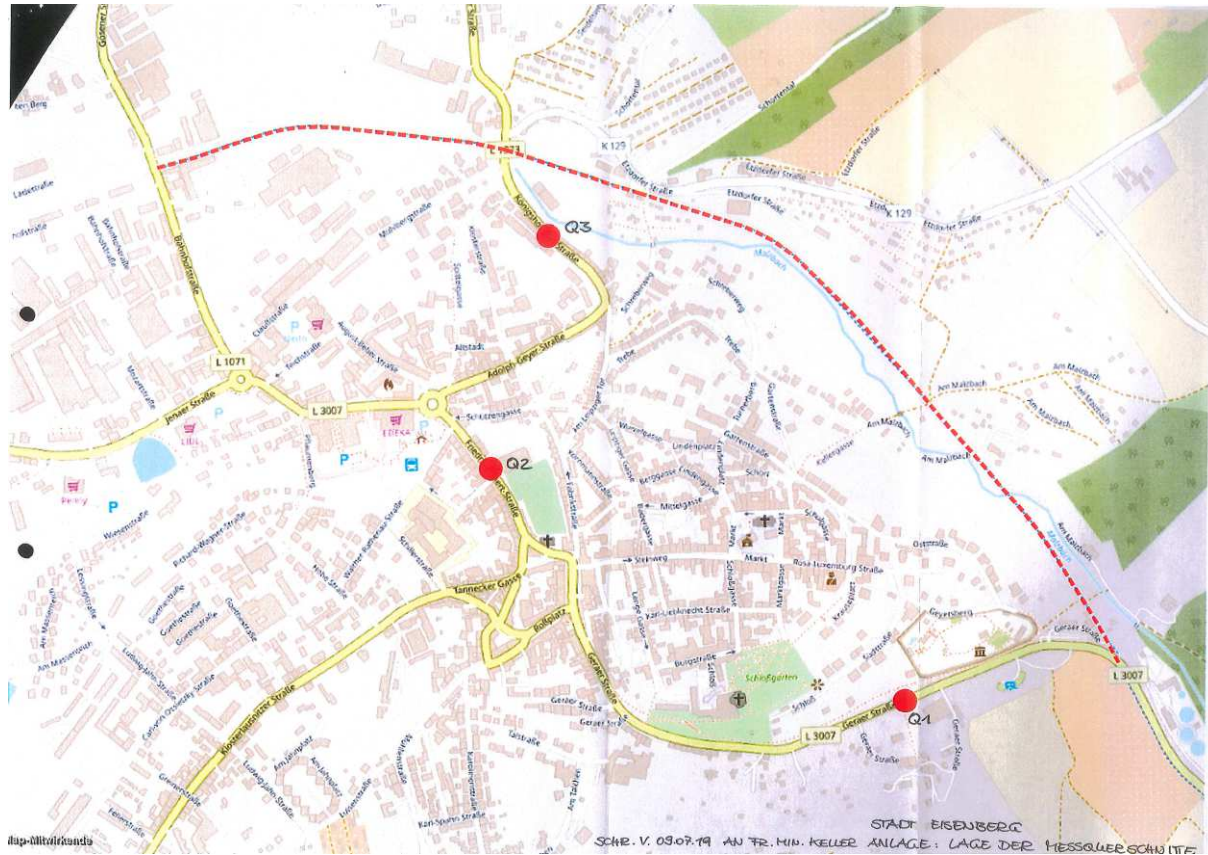


Abb. 9: Ergebnisse der Verkehrserhebungen Q1 – Q 3





Anlage 3: Antwortschreiben TMIL vom 1. August 2019

EINGEGANGEN
14. AUG. 2019
Bauamt: 302 + Kopie Herr Schwede

Freistaat
Thüringen

Ministerium
für Infrastruktur
und Landwirtschaft

Die Ministerin
Birgit Keller

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Lutz Imer

Durchwahl
Telefon +49 (361) 57-4111400
Telefax +49 (361) 57-4111499

lutz.imer@
tmil.thueringen.de

Ihr Zeichen
60/ds/je

Ihre Nachricht vom
9. Juli 2019

Unser Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
0145/21-186-37979/19

Erfurt, 1. August 2019

Thüringer Ministerium für
Infrastruktur und Landwirtschaft
HAUSANSCHRIFT
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt

Telefon +49 (361) 57-4111000
Telefax +49 (361) 57-4111099
poststelle@tmil.thueringen.de
www.tmil.info

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Postfach 90 03 62 - 99106 Erfurt

Stadt Eisenberg
Herrn Bürgermeister
Michael Kieslich
Postfach 1157
07601 Eisenberg

Stadtverwaltung
Eisenberg
08. AUG. 2019

Verkehrsbelastung in der Stadt Eisenberg durch die Landesstraße L 3007
Ihr Schreiben vom 9 Juli 2019

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, *mit besten Grüßen Herr Kieslich,*

vielen Dank für Ihr Schreiben, in dem Sie auf die hohe Verkehrsbelastung in der Stadt Eisenberg hinweisen und insbesondere die Umstufung der L 3007 zurück zur Bundesstraße fordern.

Ich stimme mit Ihnen überein, dass die Verkehrsbelastung in der Stadt Eisenberg tatsächlich sehr hoch ist und gemeinsam Wege gefunden werden sollten, diese Verkehrsbelastung bzw. die damit einhergehenden Folgen zu reduzieren.

Eine Umstufung der L 3007 zur Bundesstraße ist jedoch rechtlich nicht möglich. Im Ergebnis einer Überprüfung seines Bundesstraßennetzes vor rund zehn Jahren hatte sich der Bund mit den Ländern darüber verständigt, welche Bundesstraßen nicht (mehr) die Verkehrsbedeutung einer Bundesstraße haben und deshalb abzustufen sind. Im Ergebnis der Verhandlungen und Gespräche hat der Bund 2011 auf Ebene der Staatssekretäre mit allen Ländern entsprechende Verwaltungsvereinbarungen getroffen. In Thüringen betraf dies unter anderem die frühere B 7 zwischen Gera und der A 9 bei Eisenberg, die dann zum 1. Januar 2015 zur Landesstraße L 3007 abgestuft wurde.

Es bestehen aus hiesiger Sicht keinerlei Zweifel, dass diese Abstufung korrekt war und die L 3007 auch heute weiterhin nur die Verkehrsbedeutung einer Landesstraße besitzt. Entscheidend für die Einstufung einer Straße ist ausschließlich die Verkehrsbedeutung. Der Umstand, dass auf einer Straße ggf. ein Mautausweichverkehr stattfindet, erlaubt keine Umstufung zur Bundesstraße, sondern allenfalls die Einbeziehung dieser Straße in die Bemaunung.

Informationen zum Umgang mit Ihren Daten im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und zu Ihren Rechten nach der EU-Datenschutz Grundverordnung finden Sie im Internet auf der Seite www.ds-tmil.thueringen.de. Auf Wunsch wird Ihnen eine Papierfassung übersandt.



Die Lkw-Maut auf BAB wurde 2005 eingeführt. Ab 2009 gab es dann auch erstmals eine Regelung, wonach auch auf Bundesstraßen zur Vermeidung von Mautausweichverkehr Maut erhoben werden konnte. Der Bund untersucht bereits seit Einführung der Maut 2005 gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen fortlaufend die Auswirkungen der Maut und die Verkehrsverlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz. Das geschieht durch Auswertung vorhandener Verkehrszählungen und Modellrechnungen. Er berichtet dem Deutschen Bundestag alle drei Jahre.

Nennenswerte Verlagerungen konnten bundesweit allenfalls vereinzelt festgestellt werden und die betrafen insbesondere gut ausgebaute Bundesstraßen, die ohnehin eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung aufweisen.

Zum Verständnis, in welchem Umfang die Lkw-Maut tatsächlich zu einer Verkehrsverlagerung führt, sind folgende Feststellungen aus dem letzten Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag von 2016 interessant:

„Für 95,5 % der Fahrten mit schweren Lkw sind die Routen über die Autobahnen auch unter Berücksichtigung der Maut kostengünstiger als Routen mit größeren Anteilen im nachgeordneten Netz. Für 4,5 % der Fahrten würde ein Ausweichen auf das nachgeordnete Netz zu Kostenvorteilen von mindestens 1 Euro/Fahrt führen. Eine Verlagerungswirkung wird ab einer Kostenersparnis von 5 Euro unterstellt, was auf ca. 1 % der Fahrten zutrifft. Nur bei 0,2 % der Fahrten führen Ausweichreaktionen zu Kosteneinsparungen von mehr als 10 Euro/Fahrt.“

Für den genannten Abschnitt der L 3007 zwischen Gera und Eisenberg ergaben sich in der Vergangenheit keine Anhaltspunkte für einen Ausweichverkehr wegen Bemaunung der Autobahnen. Auch im Zuge der neu eingeführten Maut für Bundesstraßen ergaben sich entsprechende Anhaltspunkte nicht. Diese Strecke weist unbestritten ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Das ist jedoch nicht auf einen Mautausweichverkehr zurückzuführen, sondern auf die für den Verkehr günstige Lage im Netz. Auch die eigenen Verkehrszählungen der Stadt Eisenberg können insoweit allenfalls die hohe Verkehrsbelastung belegen bzw. bestätigen. Damit scheidet auch die Einführung einer Maut auf dieser Strecke aus.

Ich möchte in diesem Zusammenhang betonen, dass von einem Ausweichverkehr nach dem Verständnis des Gesetzgebers tatsächlich nur dann die Rede sein kann, wenn es kausal wegen der Maut zu einer nennenswerten Verkehrsverlagerung auf eine andere, vorher nicht genutzte Straße kommt. Die Maut dient im Übrigen auch nicht dazu, schon bisher genutzte Strecken, wie hier die frühere B 7 bzw. die heutige L 3007, weniger attraktiv zu machen und so den Verkehr auf bemaunte Strecken umzuleiten, etwa hier die Autobahnen A 4 und A 9. Eine solche lenkende Funktion hat die Lkw-Maut nicht.

Neben den zahlreichen Lärmsanierungsmaßnahmen, die seitens des Bundes in der Vergangenheit auf der früheren B 7 durchgeführt wurden, kann eine nachhaltige Verbesserung der Situation am besten durch den Bau einer Ortsumgehung erreicht werden. Hierzu wurde im Landesstraßenbedarfsplan 2030 eine Verlegung der Ortsdurchfahrt Eisenberg im Zuge der L 3007 unter



Neubauvorhaben in die höchste Dringlichkeitskategorie „vordringlicher Bedarf“ eingeordnet.

Der im Kurzdossier dargestellte Verlauf des Vorhabens stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Mit der konkreten Planung wurde noch nicht begonnen, sodass im Zuge einer späteren Planung weitere Alternativen/Varianten dann selbstverständlich untersucht werden müssen.

Ich bitte um Verständnis, dass es im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Landesstraßenbedarfsplan nicht vorgesehen ist, die Stellungnahmen einzeln zu beantworten. Angesichts der Vielzahl der Stellungnahmen wäre dies auch nicht leistbar. In einem Bericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Stellungnahmen sowie das Ergebnis deren Prüfung und Abwägung vielmehr in aggregierter Form dokumentiert werden. Der Bericht zur Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit soll in Kürze im Internet veröffentlicht werden.

Soweit Sie die Möglichkeit der verkehrsrechtlichen Anordnung einer Tonnagebegrenzung im Bereich der Ortsdurchfahrt der L 3007 aufgrund des vermuteten Ausweichverkehrs ansprechen, weise ich darauf hin, dass eine solche Anordnung nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) einen nachzuweisenden Mautausweichverkehr voraussetzen würde und damit im vorliegenden Fall ausscheidet. Allgemein zu beachten ist bei Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs auf Grundlage der StVO im Übrigen auch das ggf. bestehende Zustimmungserfordernis des Landesverwaltungsamtes.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Birgit Keller'.

Birgit Keller



Anlage 4: Stellungnahme Stadt Eisenberg zum Entwurf LStrBPI



Stadt Eisenberg/Thüringen - Postfach 11 57-07601 Eisenberg

Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft
Werner Seelenbinder Straße 8
Referat 44, LStrBPI 2030
99096 Erfurt

der bürgermeister

Telefon 036891 73-3
Telefax 036891 73-460
E-Mail StadtEisenberg-Th@t-online.de
Internet <http://www.Stadt-Eisenberg.de>

- E-Mail-Nutzungskwiesse finden Sie unter Kontakte auf unserer Internetseite

Ihre Nachricht	Unser Zeichen	Bearbeiter	Datum
			01. Oktober 2018

Landesstraßenbedarfsplanung 2030 - Entwurf - Beteiligung der Behörden und Kommunen Stellungnahme der Stadt Eisenberg

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Eisenberg gibt hiermit zur o. g. vorliegenden Landesstraßenbedarfsplanung 2030 im Entwurf folgende Stellungnahme ab.

5.3. Stufe 3 - Erhöhung Sicherheit und Komfort L 3007 Verlegung der Ortsdurchfahrt Eisenberg - und Projektdossier A-75

sowie im Umweltbericht

4. Voraussichtliche Umweltauswirkungen S. 44 ff Tabelle 62: Dossier L 3007 Verlegung der Ortsdurchfahrt Eisenberg

I. Vorliegender Landesstraßenbedarfsplan betreffend Eisenberg

Inhaltlich ist in der vorliegenden Landesstraßenbedarfsplanung 2030 die Stadt Eisenberg mit ausschließlich einer Maßnahme, der 'L 3007 Verlegung der Ortsdurchfahrt Eisenberg' aufgeführt, begründet und auch im Umweltbericht enthalten. Es wird für die L 3007 ein hoher Lärmsanierungsbedarf bestätigt. Durch diese Verlegung der Ortsdurchfahrt (OD) soll eine **Lärmentlastung durch das Neubauvorhaben erreicht werden**. Es liegen **noch keine Planunterlagen** zur Maßnahme vor, die für eine Bewertung und sachliche Stellungnahme unerlässlich sind. **Im vorliegenden Umweltbericht** wird das **Umweltrisiko** der Verlegung der OD als **'potenziell sehr hoch'** eingestuft. Die Liste der Umweltauswirkungen sind aus Sicht der Stadt Eisenberg noch nicht abschließend benannt. Deshalb sollen weitere Hinweise, Anregungen und Bedenken dazu an dieser Stelle gegeben werden.

Lieferanschrift:
Markt 27
07607 Eisenberg

Sprechzeiten:
Dienstag und Mittwoch
9:00 – 12:00 und 13:00 – 15:30 Uhr
Donnerstag
9:00 – 12:00 und 13:00 – 17:30 Uhr

Konten der Stadtkasse:
Sparkasse Jena, Saale-Holzland
Volksbank Eisenberg eG
Deutsche Bank AG
Deutsche Kreditbank Berlin

IBAN DE22 8305 3930 0000 0030 10
IBAN DE89 8309 4494 0000 0540 05
IBAN DE49 0207 0000 0301 3111 00
IBAN DE17 1203 0000 0001 0260 87

BIC HELADEF33HAN
BIC GENODEF33HAN
BIC DEUTDE33HAN
BIC BYLADEM1001

Gläubigeridentifikationsnummer: DE35E0100000013016



- 2 -



Die L 3007 Verlegung der OD Eisenberg muss aus Sicht der Stadt Eisenberg in zwei Abschnitten betrachtet werden.

Der 1. Abschnitt –

beginnt an der BAB 9 / L 3007 (Bauende) bis zum Kreuzungspunkt mit der L 1071 in Richtung Königshofen.

Der 2. Abschnitt –

beginnt an der Kreuzung mit der L 1071 und endet an der L 3007 vor dem OT Kursdorf (Baubeginn).

Folgende **Richtigstellung** muss an dieser Stelle noch erfolgen. Die geplante Streckenführung liegt auf dem ehemaligen Bahndamm, der jedoch vor einigen Jahren zu einem sehr gut funktionierenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg ausgebaut wurde. Dieser Geh- und Radweg ist zu einer unverzichtbaren Verbindung zu unserem Ortsteil Kursdorf mit dem Mühlal und darüber hinaus geworden.

Grundsätzlich begrüßt die Stadt Eisenberg die Maßnahmen mit der Zielsetzung einer Lärmentlastung für die Anwohner und die Bevölkerung.

Insbesondere bezüglich des o. g. 2. Abschnittes meldet die Stadt Eisenberg erhebliche Bedenken zur Streckenführung und damit verbundenen Umweltauswirkungen hiermit an.

1. Gewässer

Betroffen von der geplanten Streckenführung ist das Gewässer II. Ordnung der ‚Malzbach‘ und die ‚Malzbach-Aue‘. Das Gewässer fließt durch dieses Tal, um dann im OT Kursdorf in die ‚Rauda‘ und dann in Croesen in die ‚Weiße Elster‘ zu münden. Der ‚Malzbach‘ führt im Starkregenfall eine nicht unerhebliche Wassermenge, die ein nicht geringes Hochwasserpotenzial auf die Flächen der Stadt Eisenberg als auch für die weiteren Anlieger einschließlich der ‚Elster‘ mit sich führt.

Gemäß den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie ist die Stadt Eisenberg aufgefordert, an diesem Gewässer II. Ordnung Maßnahmen zur naturnahen Ausbildung und Schaffung von Freiräumen für das Gewässer, insbesondere zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit, zu schaffen. Dies ist auch in der Gewässerkonzeption der Stadt Eisenberg für den Malzbach so geplant, abgestimmt und vorgesehen.

Eine Vereinbarkeit dieser Ziele in dieser engen räumlichen Talaue mit dem Bau der Verlegung der OD kann aus Sicht der Stadt Eisenberg gegenwärtig nicht gesehen werden.

2. Klima und Lufthygiene

Die Stadt Eisenberg weist an dieser Stelle auf die ebenfalls bestehende und nicht unwesentliche Bedeutung des Tales mit dem Malzbach und seiner Aue auf die klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse im Stadtgebiet der Stadt Eisenberg hin. Es ist davon auszugehen, dass wesentliche Anteile der Frischluftzufuhr für die Stadt Eisenberg über diesen Bereich erfolgt und die Bedingungen in der Stadt Eisenberg wesentlich bestimmt. Explizite Berechnungen liegen für diesen Bereich bei der TLUG nicht vor. Aus Sicht der Stadt Eisenberg sind dazu weiterreichende Prüfungen, Messungen und Modellrechnungen erforderlich, um eine abschließende sachliche Bewertung vornehmen zu können.

Hinzu kommen die erheblichen zu erwartenden Abgasmengen der KFZ, die die neue Streckenführung der OD L 3007 zusätzlich an dieser Stelle hervorrufen wird, und das Klima und die Frischluftzufuhr deutlich beeinträchtigen werden.

3. Lärmbelastung

Die Zielstellung, die Lärmbelastung zu minimieren, liegt im ungeteilten Interesse der Stadt Eisenberg. Diese Minimierung des Lärmes ist auch Gegenstand des Lärmaktionsplanes 3. Stufe der Stadt Eisenberg, deren Ergebnisse noch in Bearbeitung sind und gegenwärtig noch nicht in die Stellungnahme einfließen können.



- 3 -



Die geplante Streckenführung der Verlegung der OD liegt zum großen Teil auf bisher unversiegelten, naturnahen und ruhigen Flächen der Stadt Eisenberg. Damit wird eine bislang existierende Ruhezone zerschnitten und es entsteht eine weitere Lärmquelle auf einem stadtstrukturell wenig belasteten Korridor. Es ist nicht anzunehmen, dass die gegenwärtige L 3007 nicht auch weiterhin eine deutliche und nennenswerte Belegung mit KFZ erfahren wird. Somit wäre die Lärmbelastung im Stadtgebiet nur ‚umverteilt‘. Welche Auswirkungen diese neue Streckenführung lärmseitig für die Stadt hat, ist ebenso noch nicht vollumfänglich durch den gegenwärtigen Stand der Planungen erfasst. Die tatsächliche Lärminderung für das Stadtgebiet Eisenberg ist noch nicht nachvollziehbar. Aus Sicht der Stadt Eisenberg werden u. U. die höchsten Lärmpegel gesenkt werden können, dafür aber der Anteil der betroffenen Anwohner mit hohem Lärmpegel erhöht.

Die Stadt Eisenberg fordert den Nachweis der tatsächlichen Lärminderung für die Anwohner im Stadtgebiet und aller weiterer Betroffenen, um eine Stellungnahme dazu abgeben zu können.

4. Anteil des Schwerverkehrs (SV) am KFZ Aufkommens

Ein weiterer aktueller Aspekt bei der Betrachtung des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet von Eisenberg ist der enorm gestiegene Anteil am Schwerverkehr innerhalb des letzten Jahres. Dies wird deutlich von der Bevölkerung, der Stadtverwaltung und anderen wahrgenommen. Verursacht werden diese erhöhten Verkehrsströme durch Eisenberg vermutlich durch die Herabstufung der ehemaligen B 7 zur L 3007 beginnend von der BAB 4 Abfahrt Gera bis zur BAB 9 Auffahrt Eisenberg und damit der Wegfall einer zu entrichtenden Mautgebühr. Es erhärtet sich der Eindruck einer absichtlichen ‚Umfahrung zur Vermeidung von Mautgebühren‘ zu Lasten aller Anlieger an der L 3007 in diesem Abschnitt.

Die Stadt Eisenberg hat deshalb an drei Standorten im Stadtgebiet innerhalb einer Woche im Zeitraum vom 31.08.2018 - 06.09.2018 Verkehrsmessungen durchführen lassen, deren Ergebnisse wir Ihnen gern zur Verfügung stellen.

Das Ergebnis der Messungen bestätigt diese Annahme mit einem Schwerverkehrsanteil insbesondere in der Geraer Straße in Eisenberg von bis zu 10 % des gesamten Verkehrsaufkommens. Die geplante Verlegung der OD würde diesen Effekt noch befördern und führt somit zu einer größeren Beeinträchtigung des Stadtgebietes.

Die Stadt Eisenberg fordert in diesem Zusammenhang die Rücknahme der Rückstufung der B 7 und Einbau entsprechender Mautsäulen

Alternativ behält die Stadt Eisenberg sich eine Tonnagebegrenzung im Bereich der Ortsdurchfahrt der L 3007 vor.

5. Radweg

Der bestehende Rad- und Wanderweg, der über dieses Tal führt, ist von außerordentlicher Bedeutung sowohl für den regionalen als auch für den überregionalen Radverkehr im Wegenetz der Stadt Eisenberg mit dem OT Kursdorf und dem touristisch bedeutsamen Mühlital.

Auf diese radläufige Verbindung (ehemals bundesstraßenbegleitend hergestellt) kann nicht verzichtet werden. Eine gemeinsame Nutzung des bestehenden engen Naturraumes im Tal des Malzbaches für OD, Radweg und Malzbach ist aus Sicht der Stadt Eisenberg momentan nicht sichtbar.

Die Stadt Eisenberg fordert die Beibehaltung des bestehenden Radweges auf der ehemaligen Bahntrasse als wesentliche regionale und überregionale Verbindung zum OT Kursdorf, dem touristisch bedeutsamen Mühlital der Stadt Eisenberg und den Nachbarkommunen im Elstertal sowie bis zur Stadt Gera.



Zusammenfassung zur geplanten Verlegung der OD Eisenberg

Eine abschließende Stellungnahme der Stadt Eisenberg zur (insbesondere zum 2. Abschnitt) geplanten Streckenführung ist erst nach Vorlage der Prüfung der angeführten Bedenken und Forderungen der Stadt Eisenberg und die Darstellung der konkreten Planung mit den Ansätzen zur Lösung für die erläuterten Probleme 1. - 5. möglich. Vielleicht gibt es zur vorliegenden Streckenführung noch Alternativen, die in der weiteren Planung untersucht werden können. Die Stadt Eisenberg steht aber für einen konstruktiven Dialog in diesem Sinne gern bereit.

Zu 5. Bestandsaufnahme, Handlungsbedarf

5.1. Stufe 1 – Ermittlung Erhaltungsbedarf

II. Maßnahme ‚Sanierung und Umgestaltung OD L 1073 von der L 3007 bis zur Klosterlausnitzer Straße in Eisenberg‘

Die Stadt Eisenberg möchte an dieser Stelle zunächst feststellen, dass zwei weitere Landesstraßen, die L 1073 und L 1071 das Stadtgebiet queren. Die Stadt Eisenberg sieht ebenfalls zumindest an der Landesstraße 1073 **Bedarf im Bereich des ‚Roßplatzes‘** im Sanierungs- und Altstadtgebiet der Stadt Eisenberg. Das Ziel sollte hier gleichfalls eine Lärmentlastung der Anwohner und der Bevölkerung, erreicht durch bauliche Maßnahmen (bisher Pflasterfläche) und durch eine Verbesserung der gegenwärtig ungünstigen Verkehrsführung der Landesstraße L 1073, sein.

Die Stadt Eisenberg fordert die Aufnahme dieser Maßnahme als gleichwertige Maßnahme in den Landesstraßenbedarfsplan 2030. Die Umsetzung soll entsprechend der Möglichkeit einer Beantragung einer Zuwendung im Rahmen der EFRE-Förderung für die Flächen der Stadt Eisenberg und aufgrund deren Fristensetzung und als Gemeinschaftsmaßnahme mit der Straßenbauverwaltung sowie den Versorgungsträgern wie folgt vorgesehen werden:

Planung 2019, Bau 2020/2021 und Abrechnung bis Ende 2022.

Alle bisher geführten Gespräche mit den potenziellen Partnern und dem Fördermittelgeber verliefen außerordentlich positiv und zustimmend!

Die Notwendigkeit der Realisierung dieses Vorhabens ist äußerst dringlich und hat absolute Priorität sowohl bei der Bevölkerung als auch in der Politik.

Die Stadt Eisenberg möchte nochmals betonen, dass wir für einen lösungsorientierten Dialog im Sinne der Verbesserung der gegenwärtigen Lärmsituation für unsere Bevölkerung offen sind und gern zu entsprechenden Gesprächen zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen

Kieslich
Bürgermeister



Anlage 5: Projektdossier L 3007 Verlegung OD Eisenberg (LStrBPI TH 2030)

L 3007 Verlegung der Ortsdurchfahrt Eisenberg	
Landkreis	Saale-Holzland-Kreis
Einwohner	~ 10.955
Landesstraßenkategorie	LS III
Entwurfsklasse	EKL 3
Regelquerschnitt	RQ 11
Bautyp	Neubau
Länge Baustrecke [km]	3,7
Knotenpunkte	plangleich
Gesamtkosten [Mio. EUR]	9,120

Verkehrsbelastung ⁹⁴	Bezugsfall 2015 [DTV] ⁹⁵	Prognose 2030 ohne Vorhaben [DTVw] ⁹⁶	Prognose 2030 mit Vorhaben [DTVw]
Gesamtverkehr [Kfz/24 h]	5.120 – 8.880	5.890 – 12.330	6.270 – 14.150
SV > 3,5 t [Kfz/24 h]	430 – 850	400 – 1.330	570 – 1.330

Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt	Prognose 2030 mit Vorhaben [DTVw]
Gesamtverkehr [Kfz/24 h]	-
SV > 3,5 t [Kfz/24 h]	-

Nutzen-Kosten-Verhältnis	12,1
--------------------------	------

Lärmentlastung	
Maximale Pegeländerung Tag / Nacht [dB(A)]	von -7,4 bis -2,6 / von -8,5 bis -2,5

Umweltrisiko	potenziell sehr hoch
Linienführung auf bestehender stillgelegter Eisenbahnlinie	
Gebiete mit rechtlichem Schutzstatus	
Keine direkten Betroffenheiten	

Tabelle 83: Dossier Aus- und Neubau L 3007 Verlegung der Ortsdurchfahrt Eisenberg

Planungscafé

Zum Lärmaktionsplan der
Stadt Eisenberg

Auswertungs- bericht



Eine Veranstaltung der Stadt Eisenberg in Zusammenarbeit
mit dem Planungsbüro Verkehr 2000 Ahner + Münch.



**VERKEHR 2000
AHLNER + MÜNCH**

Vorwort des Bürgermeisters

Liebe Eisenbergerinnen und Eisenberger,



Zu aller erst einmal, möchte ich mich bedanken für Ihre zahlreiche und konstruktive Teilnahme am Planungscafé zum Lärmaktionsplan der Stadt Eisenberg.

Es freut mich außerordentlich zu sehen, dass diese völlig neuartige, innovative Form der Bürgerbeteiligung in Eisenberg so hohen Anklang fand. Gerade bei Themen wie Verkehr und Lärm, welche integrale Bestandteile der modernen Stadtentwicklung sind, ist es wichtig nicht nur theoretisch zu arbeiten, sondern Ihr Expertenwissen, die Erkenntnisse, die Sie aus Ihrem Alltag gewinnen, mit in Planungen und Konzepte aufzunehmen.

Ich freue mich, Ihnen in diesem Bericht die Ergebnisse der Veranstaltung vom 12. November 2019 und der vielen Zuschriften im Nachgang zum Planungscafé, präsentieren zu können. Wenn Sie weitere Anregungen zum Thema haben, können Sie sich weiterhin über die bekannten Kanäle bei uns melden.

Das Planungscafé und die Rückmeldungen hierzu haben gezeigt, dass neue Formen von Beteiligung gut angenommen werden, wenn gleich wir die genannten Kritikpunkte am Format gerne mit aufnehmen und bei der Vorbereitung weiterer Veranstaltungen zu berücksichtigen versuchen. Die Entwicklung hin zu mehr Bürgerbeteiligung in unserer Stadt, ist ein Lernprozess, den wir als Stadtverwaltung ebenso gehen, wie Sie als Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltungen. Ich wünsche mir, diesen neu eingeschlagenen Weg auch zukünftig mit Ihnen gemeinsam weiter zu gehen und freue mich, Sie und viele andere interessierte Eisenbergerinnen und Eisenberger bald wieder in einer unserer Bürgerbeteiligungen begrüßen zu dürfen.

Ihr Michael Kieslich

Bürgermeister der Stadt Eisenberg

Inhaltsverzeichnis

- **Erfordernis der Bürgerbeteiligung**
- **Methodik**
- **Ergebnisse**
- **Stichwortprotokoll der Podiumsdiskussion
„Eisenberg und der Lärmaktionsplan“**
- **Ausblick und weitere Schritte**

Abkürzungsverzeichnis

B7	Bundesstraße B7
BAB4 /BAB9	Bundesautobahn A4/ Bundesautobahn A9
EUR	Euro
km/h	Kilometer pro Stunde
L3007	Landesstraße L3007
LAP	Lärmaktionsplan/ Lärmaktionsplanung
LKW	Lastkraftwagen
Mio.	Millionen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
RWB	Richtlinie für wegweisende Beschilderung
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr

1 Erfordernis der Bürgerbeteiligung

Die Stadt Eisenberg ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur Beteiligung der Öffentlichkeit verpflichtet und die öffentliche Diskussion und die Berichterstattung in den lokalen Medien, haben verdeutlicht, wie stark das Thema des innerstädtischen Verkehrslärms die Bürger*innen der Stadt Eisenberg bewegt. Um neben den Lärmberechnungen auch einen subjektiven Eindruck von den Alltagssituationen der Betroffenen zu erhalten und aufgrund der Brisanz des Themas, entschied sich die Stadt Eisenberg in einem neuartigen Rahmen diese Eindrücke einzusammeln und mit in den Lärmaktionsplan der Kreisstadt einzuarbeiten. Neben der Erfassung von subjektiven Wahrnehmungen der einzelnen Bürger*innen, sollten gleichzeitig Lösungsansätze gemeinsam mit den Eisenberger*innen entwickelt werden, um mit Hilfe dieser und der verwaltungsseitigen Maßnahmen ein ganzheitlichen Lärmaktionsplan zu entwickeln, der die Herausforderung, den Verkehrslärm zu mindern, bewältigt. Die Ermittlung von Alltagswissen durch die frühzeitige und umfassende Integration von Bürger*innen in Planungsprozesse, ist für die Entwicklung passgenauer Maßnahmen von enormer Bedeutung und erhöht die Akzeptanz dieser gemeinsam entwickelten Lösungsansätze. Die von der Stadt Eisenberg selbst gewählte Methodik des Planungscafé zum Lärmaktionsplan, ist als erster großer Schritt auf dem Weg zur gemeinsamen Stadtentwicklung der Verwaltung mit den Bürger*innen zu verstehen.

2 Methodik

In der Vorbereitung der breiten Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan wurden verschiedene methodische Ansätze abgewogen, wobei die Entscheidung auf die Durchführung eines Planungscafés fiel. Dieser methodische Ansatz beruht auf einer gängigen Methodik zur Ermittlung von Anregungen, Problemstellungen und Lösungsansätzen, sowie zur Meinungsbildung der Teilnehmer*innen zu unterschiedlichen Aspekten des übergeordneten Themas Verkehrslärm in der Stadt Eisenberg.

Zu Beginn einer Veranstaltung im Rahmen der Bürgerbeteiligung ist die Schaffung einer gemeinsamen Wissensbasis nötig. Hierzu muss ein



Abbildung 1: Impressionen des Planungscafés

Kurzüberblick über die unterschiedlichen Aspekte des Themas Verkehrslärm in der Kreisstadt und des Planungsinstruments Lärmaktionsplanung gegeben werden. Ebenfalls muss die Methodik verständlich dargestellt werden, damit ein möglichst reibungsloser Ablauf gewährleistet werden kann.

Die Methodik des Planungscafés zeichnet sich durch eine Aufteilung der Teilnehmerschaft in gleich große Gruppen aus, welche an verschiedenen Stationen parallel zueinander die einzelnen Fragestellungen und Themen diskutieren. Jeder Station ist ein/ eine Moderator*in zugeteilt, der/ die die Diskussion leitet und die Ergebnissicherung vornimmt. Hierzu werden Stellwände und Moderationskarten verwendet. Die Teilnehmer*innen halten ihre Gedanken und Meinungen auf diesen Karten schriftlich fest und bringen sie an der Stellwand an. Nach einer vorab festgelegten Zeit wechseln die Gruppen die Station in einem ebenfalls vorab festgelegten Turnus. Wenn alle Stationen besucht wurden, ist das Planungscafé beendet, fassen die Moderator*innen die Ergebnisse zusammen und präsentieren anschließend in einem kurzen Rückblick die Erkenntnisse der jeweiligen Station, wodurch die Teilnehmer*innen abschließend über die Gesamtergebnisse der Veranstaltung informiert werden.

2.1 Fragestellungen im „Planungscafé zum Lärmaktionsplan der Stadt Eisenberg“

A: Wo stört Lärm am meisten und was sind Ihre Vorschläge zur Verbesserung?

Um neben den Lärmberechnungen, welche durch das Planungsbüro im Stadtrat und den Gremien bereits erläutert wurden, eine subjektive Einschätzung der betroffenen Eisenberger Bürger*innen zu erhalten, sollten die Orte im Stadtgebiet genannt werden, welche laut Meinung der Teilnehmer*innen stark durch Lärm belastet sind. Zur Ergebnissicherung wurden diese Anmerkungen auf Moderationskarten festgehalten. Weiterhin sollten zur Visualisierung der entsprechenden Orte, diese auf einer Karte der Stadt Eisenberg markiert werden. Neben der Aufzählung lärmbelasteter Orte wurden auch Ideen zur Verbesserung der Situation abgefragt, welche die Teilnehmer*innen ebenfalls schriftlich festhielten.

B: Wie kann ich durch mein persönliches Verhalten Lärm vermeiden?

Neben baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen, spielt die persönliche Einstellung und das individuelle Mobilitätsverhalten eine wichtige Rolle bei der Betrachtung des Themas Verkehrslärm. Dies sollte vor allem der Bewusstseinserschaffung und der Ermittlung von Maßnahmen dienen. Weiterhin sollten Voraussetzungen erfragt werden, die nötig wären um aus Sicht der Teilnehmer*innen einen persönlichen Verhaltenswechsel im Mobilitätsbereich zu erreichen. Auch hier sollten die Ergebnisse schriftlich fixiert und zusammen mit den diskutierenden Besuchern zu Handlungsansätzen geclustert werden.

C: Wo ist es ruhig und wo sollte es ruhig bleiben?

Um einen Kontrast zu den Thematiken Lärm und Verkehr herzustellen, wurden ebenfalls die Orte abgefragt, an denen die Eisenberger*innen die Geräuschkulissen als ruhig empfinden. Analog zu Station A sollten die Ergebnisse festgehalten werden. Somit wurden erstmals Ruhezone ermittelt, in denen es nach Meinung der Teilnehmer*innen auch zukünftig ruhig bleiben sollte. Diese Ruhezone sollten, bei zukünftigen Maßnahmen Berücksichtigung finden. Neben dem schriftlichen Festhalten, wurden auch hier Markierungen auf einer kartographischen Darstellung angebracht. Somit ergibt sich ein übersichtliches Bild der von den Bürger*innen wahrgenommenen Ruhebereiche der Stadt Eisenberg.

D: Die Ortsentlastungsstraße – Eine Meinungssammlung.

Da in der öffentlichen Diskussion rund um die Themen Verkehr und Lärm die Fragestellung nach einer möglichen Ortsentlastungsstraße für Eisenberg aufkam, sollte diese Diskussion ebenfalls im Rahmen des Planungscafés aufgenommen werden. Hierzu waren die Gedanken und Meinungen der Besucher*innen zu erfassen. Auch an dieser Station sollte eine Zusammenfassung zu Themenschwerpunkten in der Auswertung erfolgen. Die schriftlichen Notizen waren zu clustern.

2.2 Ideenparkplatz und Podiumsdiskussion

Wenn außerhalb der vorgeschlagenen Stationsthemen Meinungen, Anregungen oder auch Fragen aufkamen, sollten diese ebenfalls festgehalten



Abbildung 2: Weitere Ideen und Anregungen wurden auf dem Ideenparkplatz festgehalten.

werden. Den Teilnehmer*innen sollte im Anschluss an das Planungscafé die Möglichkeit gegeben werden, diese Fragen im Rahmen einer moderierten Podiumsdiskussion einem Experten- und Entscheidungsträgergremium zu stellen.

3 Ergebnisse

An dieser Stelle werden die Ergebnisse aufgeführt, einerseits die des Planungscafés und seiner Stationen und andererseits die Fragen und Antworten der folgenden Podiumsdiskussion. Die Ergebnisse werden zusammengefasst dargestellt. Eine Gewichtung oder Priorisierung wurde nicht vorgenommen.

3.1 Station A „Wo stört Lärm am meisten und was sind Ihre Vorschläge zur Verbesserung?“

Die Frage nach dem Wo, wurde durch die Teilnehmer*innen überwiegend mit den Bereichen entlang der ehemaligen Bundesstraße B7, der heutigen Landesstraße L3007 beantwortet. Die häufigste Nennung war hierbei der Abschnitt Friedrich- Ebert- Straße, weiterhin wurden aber auch die Bereiche Jenaer Straße, Geraer Straße und Rudolf- Breitscheid- Straße genannt. Auch die Landesstraße L1073 wurde in den Diskussionen an Station A angesprochen, wobei die Abschnitte Klosterlausnitzer Straße, Adolf- Geyer- Straße und Königshofener Straße besonders hervorgehoben worden sind. Weiterhin stört die Teilnehmer*innen auch der Lärm, welcher von der nordwestlich von Eisenberg verlaufenden Autobahn BAB9 ausgeht.

Neben der Aufzählung der Bereiche Eisenbergs, welche aus Sicht der Diskutierenden besonders vom Verkehrslärm belastet sind, wurden auch Vorschläge der Teilnehmer*innen zur Verbesserung dieser Problemstellung besprochen. Zur Verringerung des von der Autobahn BAB9 ausgehenden Lärms wurde eine weitere Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit angeregt.



Abbildung 3: Ergebnissicherung Station A

Im innerstädtischen Bereich wurde am häufigsten die Problematik der Rückstufung der ehemaligen Bundesstraße B7 zur Landesstraße L3007 angemahnt. In diesem Zusammenhang schlugen die Besucher*innen des Planungscafés die Wiedereinstufung der Landesstraße zur Bundesstraße vor, überwiegend aus dem Grund, der dann zu erhebenden Maut für den Schwerlastverkehr. Hierdurch erwarten sich die Bürger*innen eine Entlastung, vor allem durch den Wegfall des sogenannten Mautausweichverkehrs, welcher von der BAB9 durch Eisenberg in Richtung Gera/ BAB4 und umgekehrt führt. Bei der Vermeidung von Mautausweichverkehr im innerstädtischen Bereich wurde auch eine Ortsentlastungsstraße als möglich Lösung aufgeführt.

Des Weiteren wurden zu den Durchfahrten des Schwerlastverkehrs im Allgemeinen unterschiedliche Argumente ausgetauscht. So sprachen einige Besucher*innen die Einschränkung des LKW- Verkehrs in der Innenstadt, beispielsweise mit Hilfe eines generellen Durchfahrtverbotes für den Transitverkehr, an. Ebenfalls diskutiert worden ist ein mögliches Tempolimit von jetzt 50 km/h auf 30 km/h, was vor allem in den Abend- und Nachtstunden begrüßt werden würde.

Ebenfalls beleuchtet wurde die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs. So können sich die Teilnehmer*innen vorstellen, einen Park& Ride- Platz außerhalb der Stadt zu entwickeln, an welchem kostenlos geparkt werden könnte und eine Anbindung an den Stadtbus besteht. Weiterhin ist im Bereich ÖPNV festzuhalten, dass sich die Bürger*innen eine bessere Abstimmung zwischen den Angeboten von Bus und Bahn wünschen, beispielsweise auf der Relation Eisenberg – Hermsdorf, wo der Anschluss zu den Nah- und Fernverkehrslinien in Richtung Gera sowie in Richtung Jena, Weimar und Erfurt besteht.

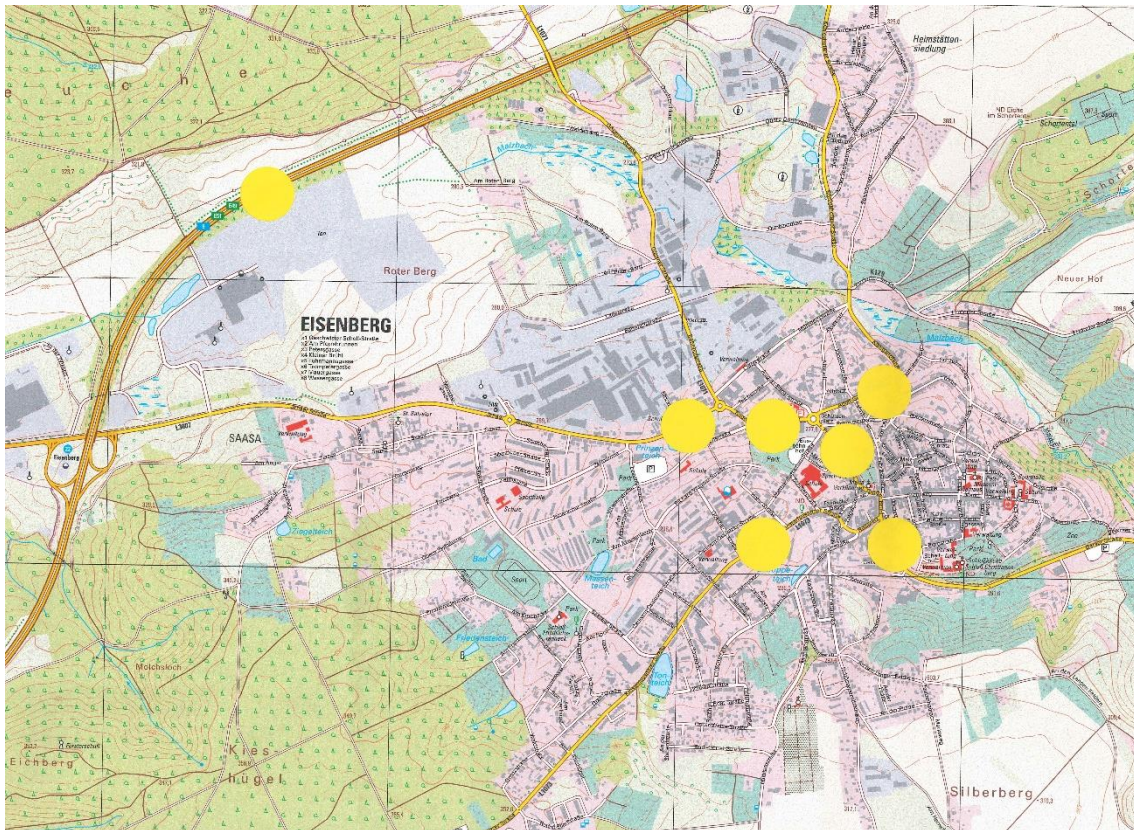


Abbildung 4: Kartendarstellung der Station A - Wo ist es laut?

Als weiterer Aspekt zur Lärminderung in der Stadt Eisenberg wurde die Thematik der Elektromobilität an der Station A besprochen. Dies wird als gute Möglichkeit betrachtet, um Lärmquellen einzudämmen und dadurch den Verkehrslärm insgesamt zu minimieren. Die Wahl des Elektroantriebs wurde durch die diskutierenden Besucher*innen für die Nutzung bei den Stadtbussen empfohlen.

Die Teilnehmer*innen gaben an, dass der Radverkehr in der Kreisstadt attraktiver gestaltet werden muss. So werden unter anderem der Ausbau des Radwegenetzes oder die Aufhebung der Trennung der einzelnen Mobilitätsformen in einem Verkehrsraum (Shared- Space: Gemeinsam genutzter Verkehrsraum ohne zu starke verkehrsrechtliche Einschränkungen) angeregt, vor allem um diese Wege und Räume für die Nutzung mit dem Fahrrad zu öffnen.

Weiterhin wird eine verstärkte straßenbegleitende Bepflanzung gefordert, da sich die Bürger*innen dadurch eine lärmindernde Wirkung erwarten.

3.2 Station B „Wie kann ich durch mein persönliches Verhalten Lärm vermeiden?“



Abbildung 5: Ergebnissicherung Station B

Der überwiegenden Meinung nach, ist mehr Eigeninitiative der Bevölkerung bei der Vermeidung von Verkehrslärm nötig. Hierbei sollte vor allem das eigene Mobilitätsverhalten überdacht werden, beispielsweise durch eine verbesserte Planung von zurückzulegenden Wegen. Die Optimierung des Fahrtweges spielt hierbei nach Meinung der Teilnehmer*innen eine genau so große Rolle, wie die Optimierung der Verkehrsmittelwahl. Die teilnehmenden Bürger*innen sind der Meinung, dass das Zu-Fuß- Gehen öfter als Form der Fortbewegung gewählt werden sollte, vor allem bei kurzen Strecken innerhalb des Stadtgebietes. Wenn das Auto doch genutzt werden muss, sollte dessen Verwendung genau geplant sein, um einen optimalen Autoeinsatz zu

gewährleisten. Auch die eigene Fahrweise sollte auf bestimmte Verhaltensmuster kontrolliert werden, um beispielsweise das lange Stehen im Leerlauf bei laufendem Motor zu vermeiden.

Auch die Nutzungsoption ÖPNV sollte nach Meinung der Diskutierenden vermehrt geprüft werden. Hierzu braucht es aber aus Sicht der Teilnehmer*innen bessere Voraussetzungen. So wurde sich für eine verbesserte Taktung, aufeinander abgestimmte Fahrpläne und eine optimierte Zugänglichkeit der Haltestellen (Haltestellenstandorte im Stadtgebiet) ausgesprochen. Auch die Haltestellen selbst bedürfen einer Optimierung, hier vor allem im barrierearmen Zugang und der Ausgestaltung mit moderner Haltestellenmöblierung. Bei den Fahrpreisen, wurde die Variante einer kostenlosen Nutzung des ÖPNV angemerkt. Die Bürger*innen vertreten die Ansicht, dass dann mehr Fahrgäste die Angebote des Stadt- und Regionalbusverkehrs nutzen würden, da dann eine deutliche Attraktivitätssteigerung vorliegen würde.

Im Themenkomplex Verkehrsmittelwahl, wurde die Möglichkeit der vermehrten Nutzung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen besprochen. Dies sollte nach Meinung der Teilnehmer*innen nicht nur im privaten, sondern auch im gewerblichen und öffentlichen Bereich (Wirtschaft, Öffentliche Einrichtungen, ÖPNV) forciert werden.

Der Großteil der vertretenden Bevölkerung spricht sich dafür aus, vermehrt das Fahrrad zu nutzen, jedoch werden einige Aspekte rund um die Nutzung des Fahrrades in Eisenberg kritisch betrachtet. So bräuchte es als Voraussetzung für die vermehrte Nutzung von Rädern im Stadtverkehr eine Attraktivitätssteigerung, beispielsweise bewirkt durch ein Radverkehrskonzept. Beispielhafte Ansätze, welche in solch einem Konzept verfolgt werden sollen, sind die Ausweisung neuer Radwege, die Überprüfung von Freigaben von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die Schaffung weiterer nötiger Infrastrukturen, wie Abstellanlagen. Nach Meinung der Diskutierenden könnten durch diese genannten Maßnahmen, Gefahrenpotentiale und damit verbundene Nutzungshemmnisse abgebaut werden.

Die Teilnehmer*innen waren sich einig, dass zur Lärmreduzierung im Straßenverkehr auch mehr gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen nötig ist, vor allem um die Gefahr von Unfällen zu vermeiden und somit die Basis zu schaffen, auch auf andere Verkehrsmittel wie Fahrrad oder das Zu- Fuß- Gehen umzusteigen. Nur wenn die Nutzung dieser Verkehrsarten sicherer wird, können sich die Teilnehmer*innen eine vermehrte Nutzung vorstellen. Zur Kontrolle der Verkehrssicherheit, sollte nach Meinung der Bürger*innen die Polizei im Stadtgebiet Eisenbergs präsenter sein

Als weitere Voraussetzungen für einen sicheren und lärmvermindernden Verkehr schlagen die Diskutierenden umweltsensitive Lichtsignalanlagen und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) an sensiblen Stellen im Stadtgebiet vor, was zur Folge hätte, dass ein verbessertes Sicherheitsgefühl bestehen würde und mehr Verkehrsteilnehmer*innen sich dafür entschieden, bestimmte Wege zu Fuß zu gehen.

Im Bereich Einzelhandel und persönliches Konsumverhalten, wird durch die Teilnehmer*innen eine Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung von Ladenöffnungszeiten (vor allem in den Abendstunden) angeregt, um weniger Verkehr zu diesen Zeiten zu bewirken.

3.3 Station C „Wo ist es ruhig und wo soll es ruhig bleiben?“

Die Teilnehmer*innen gaben an, welche Orte im Stadtgebiet sie als ruhig empfinden und ihrer Meinung nach, als vor Lärm zu schützende Orte gelten sollten.

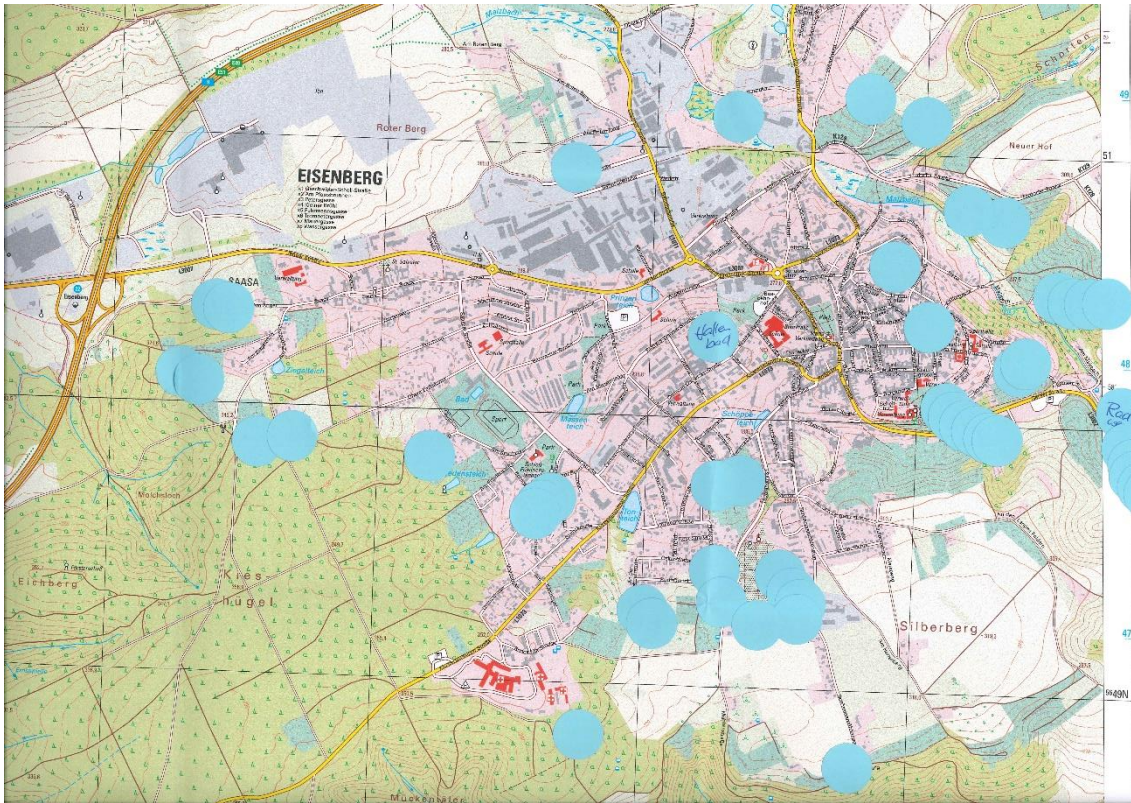


Abbildung 6: Kartendarstellung der Station C - Wo ist es ruhig?

Im nördlichen Stadtgebiet wurden die Bereiche Schortental/ Etzdorfer Straße ebenso genannt, wie der Bereich Malzbachtal/ Nasser Wald, rund um den ehemaligen Bahndamm, den heutigen Radweg. Das Areal Tiergarten/ Geyersberg/ Oststraße im östlichen Stadtgebiet, wurde durch die Diskutierenden ebenfalls als schützenswert bewertet. Auch im südlichen Teil Eisenbergs sind Bereiche genannt worden, an denen es die Bürger*innen ruhig empfinden und an denen dieser Zustand erhalten bleiben sollte. Hierzu gehören die Straßenzüge Am Tonteich, Luisenstraße, das Areal der Waldkliniken und der umliegende Waldbereich, das Mühlthal, der Herrenberg, die Rudolph- Elle- Straße, das Wohngebiet „An der Siebenfreude“, der Schössersmühlenweg, der Bereich „Lange Felder“ und das Friedhofsareal.

Ebenso wurden die gesamten Stadtteile Friedrichstanneck und Saasa mit den angrenzenden Waldflächen im westlichen Stadtgebiet genannt. Hier hinzu kamen noch die Bieberacher Straße, der Bereich Obere Zeilbäume/ Tierheim und das Areal rund um die Ernstquelle.

In der Innenstadt wurden vor allem Bereiche im Umkreis des Marktes genannt. So unter anderem auch der hintere Markt mit dem Mohrenbrunnen, der Bereich an der Stadtkirche und der sich anschließende Steinweg. Auch

die Bereiche Friedenspark, Schlossgarten, Scheidhof, Gartenstraße, Hohe Straße/ Am Hallenbad und Richard- Wagner- Straße sind bei der Frage nach aktuell ruhigen und für die Zukunft vor Verkehrslärm zu schützenden Innenstadtbereichen genannt worden.

Im Allgemeinen sind sich die Teilnehmer*innen einig, dass Wohngebiete, Kleingartenanlagen und Naherholungsgebiete vor Lärm zu schützen sind.

3.4 Station D „Die Ortsentlastungsstraße – Eine Meinungssammlung.“

Beginnend ist festzuhalten, dass die Meinungen der Teilnehmer*innen bei der generellen Frage nach einer Ortsentlastungsstraße auseinander gehen. Zwar spricht sich der Großteil der anwesenden Bürger*innen für eine Ortsentlastungsstraße aus und macht auch Lösungsvorschläge zu einem möglichen Verlauf der Trasse, jedoch wurden auch komplett ablehnende Meinungen zu einer möglichen Ortsumgehung geäußert.



Abbildung 7: Ergebnissicherung Station D

Ablehnende Haltung gegenüber einer Ortsumgehung:

Die sich kritisch aussprechenden Bürger*innen sind der Meinung, dass eine neue Entlastungsstraße weiteren Verkehr in den Raum Eisenberg zieht. Weiterhin gehen die Kritiker der Ortsentlastungsstraße nicht von einer Verkehrsentslastung, sondern nur von einer Verkehrsverlagerung und der damit verbundenen Verlagerung des Lärmes aus. Es besteht die Befürchtung, dass durch die Verlagerung neue Betroffenen im Bereich Verkehrslärm

entstehen. Ebenfalls geäußert wurden naturschutzrechtliche Bedenken. Statt einer Ortsentlastungsstraße/ Ortsumgehung, schlugen die Kritiker eine generelle Verminderung des Verkehrs in Eisenberg vor und unterschiedliche Maßnahmen, welche hierfür ergriffen werden sollten. Die Maßnahmen decken sich inhaltlich mit den Forderungen der Befürworter, welche neben der Ortsumgehung zusätzliche Anpassungen vorschlugen. So soll unter anderem der Durchgangsverkehr größtenteils über die Autobahnen BAB9 und BAB4 geleitet werden, vor allem im LKW- Verkehr.

Befürwortende Haltung gegenüber einer Ortsumgehung:

Die Befürworter einer Ortsentlastungsstraße, forderten diese mit Nachdruck und beschrieben, dass ohne die Einrichtung einer solchen Straße das Problem in Gänze nicht gelöst werden könne. Die Teilnehmer*innen beschreiben unter anderem, dass eine Ortsentlastungsstraße eine garantierte Lärminderung um 70% ermöglichen würde. Die Befürworter einer Ortsentlastungsstraße, beziehungsweise einer Ortsumgehung machten verschiedene Vorschläge zur Streckenführung.

Eine Möglichkeit sahen die Teilnehmer*innen in der Streckenführung von der Jenaer Straße ab dem Kreisverkehr am Rewe- Markt über das Gewerbegebiet in Richtung Bahnhofstraße/ Wasserturm. Eine Fortführung wäre dann über die ehemalige Bahntrasse/ den heutigen Radweg durch die Teilnehmer*innen angedacht. Ein weiterer Vorschlag ist die Untertunnelung des Abschnittes Bahnhofstraße – Kursdorf und damit die Möglichkeit, dass Malzbachtal in seinem jetzigen Zustand zu belassen. Eine andere mögliche Streckenführung sehen die teilnehmenden Bürger*innen in der Variante, ab der Jenaer Straße zwischen der Einfahrt der Firma Wienerberger und der Shell- Tankstelle einen Abzweig zu schaffen, welcher dann im Norden der Stadt Eisenberg auf die Straße Obere Donitzschkau trifft und ab der Königshofener Straße nördlich des Schortentals in Richtung Crossen führt.

Einige Teilnehmer*innen halten fest, dass der Kampf der Stadt Eisenberg für eine Ortsumgehungsstraße, nicht wahrnehmbar wäre.

Neben der komplett ablehnenden und der durchweg befürwortenden Haltung, existieren noch weitere Meinungen, vor allem die derjenigen, welche sich für eine Umgehungsstraße aussprechen, jedoch ohne genaue Angaben zu deren Ausführung zu machen. Diese Gruppe an Teilnehmer*innen plädiert dafür, dass eine Streckenführung unbedingt außerhalb von Ortschaften realisiert werden müsste, um den Effekt der Lärmverlagerung in andere zu schützende Bereiche zu verhindern. Eine Umgehungsstraße, welche innerorts geführt wird, oder Ortschaften streift, wurde durch die Diskutierenden dieser Gruppe abgelehnt. Hierbei wird auch in überwiegendem Maße darauf verwiesen, dass das Malzbachtal/ der Nasse Wald inklusive des Radweges auf dem ehemaligen Bahndamm unbedingt in seinem jetzigen Zustand erhalten werden sollte. Stattdessen wird eine sehr weiträumige Umfahrung gefordert. Die vertretenden Bürger*innen gaben noch den Hinweis, dass bei allen

Diskussionen rund um die Ortsentlastungsstraße in Eisenberg und deren Auswirkungen, die Thematik der Arbeitsplatzsicherung und -Schaffung berücksichtigt werden sollte.

Zusätzlich zur Diskussion um die Ortsumgehung und ihre Streckenführung wurden weitere Anmerkungen zur Verkehrsführung in und rund um Eisenberg gemacht. So wurde beispielsweise die Anregung gegeben, eine weitere Autobahnabfahrt auf Höhe Königshofener Straße einzurichten, um das Gewerbegebiet im nördlichen Teil der Stadt Eisenberg direkt anschließen zu können, wodurch der Ziel- und Quellverkehr in diesem Gebiet nicht mehr die Innenstadt passieren müsste. Weiterhin wurden in Bezug auf die BAB9 zusätzliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen entlang der Autobahntrasse, wie beispielsweise weitere Lärmschutzwände, gefordert. Eine weitere Idee und vorgeschlagene Maßnahme zur Verkehrsbeeinflussung in der Innenstadt Eisenbergs ist unter anderem, die Wiedereinstufung der Landesstraße L3007 zur Bundesstraße B7, welche von einer großen Mehrheit der Teilnehmer*innen gefordert wurde. Vor allem die Kritiker*innen einer baulichen Ortsentlastungsstraße wiesen darauf hin, dass mit der Autobahn bereits eine Umfahrung Eisenbergs möglich ist und durch die Mautpflicht auf Bundesstraßen, diese dann auch genutzt werden würde. Auch der Hinweis zur Einhaltung von Normen und Gesetzen im Allgemeinen wurde gegeben. Verbunden mit der Wiederherstellung des Status der Bundesstraße ist die Einführung der Mautpflicht für LKW auf dem Abschnitt zwischen der BAB9 und Gera als Forderung deutlich geworden, da sich hierfür eine deutliche Mehrheit aussprach. Zusätzlich wurde der Hinweis gegeben, dass auch auf bestimmten Landesstraßen Mautsäulen installiert werden könnten und dies für den betreffenden Abschnitt der B7/ L3007 zu prüfen ist. Ein Großteil der Teilnehmer*innen spricht sich auch für die Einrichtung eines Durchfahrtsverbotes für den Schwerlastverkehr in der Stadt Eisenberg aus. Falls nicht ein ganztägiges Durchfahrtsverbot erlassen werden sollte, ist laut Meinung einiger Teilnehmer*innen ein solches Verbot mindestens für die Nachtstunden einzurichten. Neben dem generellen LKW- Verbot wurden ebenfalls Geschwindigkeitsbegrenzungen zu unterschiedlichen Tageszeiten oder für den gesamten Tag angeregt. So sollen nach Meinung der Anwesenden die Jenaer Straße, der gesamte Innenstadtbereich und die Geraer Straße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h versehen werden. Auch die Begrenzung der zulässigen Tonnagen wurde diskutiert, so sprachen sich viele Teilnehmer*innen für eine Begrenzung des Schwerlastverkehrs aus. Weitere Vorschläge waren die Erneuerung und der Austausch von Straßenbelägen, das Aufstellen eines Geräts zur Geschwindigkeitsmessung, die Stärkung des Radverkehrs, die Bepflanzung mit straßenbegleitendem Grün und die Schaffung eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes für die Stadt Eisenberg.

3.5 Weitere Anmerkungen



Abbildung 8: Diskussionsmöglichkeiten in den sozialen Medien

Nach der Durchführung des Planungscafés gab es über verschiedene Kanäle der Stadt Eisenberg weitere Rückmeldungen zur Thematik Verkehrslärm. So nutzten einige Bürger*innen die Möglichkeit der neu geschaffenen E-Mail-Adresse für Bürgerbeteiligung „buergerbeteiligung@rathaus-eisenberg.de“. Anregungen waren hierbei unter anderem die Einrichtung einer Umweltzone in der Stadt Eisenberg, ebenso wie die Schaffung von mehr Tempo- 30- Zonen und die Ausstattung dieser Bereiche mit Geschwindigkeitsanzeigen. Auch über diese Kanäle sprachen sich die teilnehmenden Bürger*innen für eine Verdrängung des Schwerlastverkehrs aus dem Innenstadtbereich aus.

Ebenfalls ist die Thematik der Landes- beziehungsweise der ehemaligen Bundesstraße angesprochen worden. Neben diesen allgemeineren Aussagen, sind über die sozialen Medien weitere Anmerkungen, vor allem baulicher Natur gemacht worden. Hierbei ging es vor allem um die Anhebung von Gullideckeln und anderen kleineren Maßnahmen.

4 Stichwortprotokoll der Podiumsdiskussion „Eisenberg und der Lärmaktionsplan“

Teilnehmer waren hierbei Bürgermeister Michael Kieslich, Bauamtsleiterin Gabriele Daßler, Hans- Joachim von der Osten vom Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, der Verkehrsplaner Klaus Ahner und der Schallschutzplaner Hans- Joachim Zubrinna. Die teilnehmenden Bürger*innen hatten nach der Vorstellung der Ergebnisse des Planungscafés mit der Podiumsdiskussion die Möglichkeit, weitere Fragen, auch abseits der vorgegebenen Stations-Themen zu stellen. Im folgenden Abschnitt, möchten wir die Fragen und Antworten in einem Stichwortprotokoll wiedergeben.



Abbildung 9: Impression der Podiumsdiskussion

- Danksagung durch Bürgermeister Michael Kieslich über die disziplinierte Teilnahme am Planungscafé
- Herr von der Osten (TLBV):
 - „Bestätigung des Landesstraßenbedarfsplan – grundsätzliche Aufgabe ist der Erhalt des Landesstraßennetzes
 - Es gibt 20 Gemeinden welche einen Antrag auf Errichtung einer Ortsumgehungsstraße gestellt haben, diese Rangfolge ist bindend und daher steht Eisenberg nicht an erster Stelle für den Ausbau der Umgehungsstraße

- Die Planung für eine eventuelle Ortsumgehungsstraße für die Stadt Eisenberg hat noch nicht begonnen und wird auch in 2020 nicht begonnen werden
- Nach Schätzung wären für den Ausbau 10 Mio. EUR nötig und weitere 1,2 Mio. EUR für die Planung.“
- Anmerkung/ Frage Bürger*in: „Der Ausbau der neuen Umgehungsstraße stellt nur eine Verlagerung des Lärms dar und keine Verbesserung für die Stadt, da dadurch andere Gebiete/ Bewohner*innen vom Lärm betroffen sind. Er fordert eine Stellungnahme der Stadt Eisenberg zur geplanten Trasse und wie der Lärm abgestellt werden soll. Weiterhin sollte die Umgehung der Ortslage über die Ladestraße in Richtung Remde zuerst angegangen werden.“
- Herr von der Osten (TLBV): „Die Trasse im Bereich des Malzbaches ist bisher nur eine Idee, es besteht weder eine angefertigte Planung noch ein konkreter Vorplan. Die Aufstellung eines Vorplanes dauert mindestens zwei Jahre. In diesem werden dann Vorzugsvarianten dargestellt, welche dann zur Diskussion gestellt werden. Erst anschließend wird eine Planung erstellt. Der Trassenverlauf ist somit nicht verbindlich.“
- Bürgermeister Kieslich: „Die Stadt Eisenberg hat in einer Stellungnahme an das TLBV erhebliche Bedenken zu einer Streckenführung durch das Malzbachtal angemeldet und den Ausbau über die Ladestraße in Richtung Remde befürwortet.“
- Anmerkung/ Frage Bürger*in: „Es wurden über 1000 Unterschriften für die Errichtung einer Ortsumgehungsstraße gesammelt. Es wurde eine Stellungnahme der Stadt Eisenberg zu den gesammelten Unterschriften gefordert welche nicht durch den Bürgermeister, sondern nur durch den Hauptamtsleiter erfolgte. Dies ist sehr bedauerlich. Die Stadträte und die Stadt Eisenberg hatten nun über 30 Jahre Zeit, Bestrebungen für eine Ortsumgehung anzustellen. Überlegungen welche in der Planung dargestellt werden sind absoluter Blödsinn.“ (Anm. der Redaktion: Eine Unterschriftensammlung lag und liegt der Stadt Eisenberg nicht vor.)
- Frau Daßler (Bauamt Stadt Eisenberg): „Ich mache ausdrücklich darauf aufmerksam, dass wenn die Planungen zur Ortsentlastungsstraße durch das TLBV noch einen so langen Zeitraum bedürfen und auch die Realisierung noch nicht klar terminlich zu benennen ist, dass es dann gut funktionierende Zwischenlösungen braucht. Diese Lösungen sind für die Bevölkerung von Eisenberg enorm wichtig, was das Planungscafé und die Diskussionen gezeigt haben. Die Eindrücke und Ergebnisse sollte Herr von der Osten mit nach Erfurt nehmen und im Landesamt eingehend nach zwischenzeitlichen Möglichkeiten zur Verbesserung der Lärmsituation in Eisenberg gesucht werden. Das ist ein wesentliches Ergebnis der heutigen Veranstaltung.“

- Anmerkung/ Frage Bürger*in: „Warum werden im Zuge der Verkehrssicherheit für die Schulwege an den Kreisverkehren keine Zebrastreifen auf der Fahrbahn aufgebracht?“
- Herr von der Osten (TLBV): „Die Aufbringung von Straßenmarkierungen, speziell von Zebra- Streifen, liegt im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörden und kann im Einzelfall angeordnet werden. Gern kann dies auch im Einzelfall an den erforderlichen Stellen, welche unfallträchtig sind, erfolgen. Ansonsten ist ein solcher Eingriff in der Regel nicht notwendig. Eine Beurteilung und Einschätzung erfolgt über die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde.“
- Herr Ahner (Planungsbüro): „Die Anbringung von Zebra- Streifen-Markierungen an den Übergängen zu den Verkehrsinseln am Kreisverkehr ist keine bindende Regelung nach der RWB Richtlinie. An den Unfalhäufungsstellen kann eine Einschätzung durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Ein Anbringen einer solchen Markierung ist allerdings in der Regel nicht erforderlich.“



Abbildung 10: Impression der Podiumsdiskussion

- Anmerkung/ Frage Bürger*in: „Die Schulwegsicherheit ist nicht nur abhängig von der Anbringung von Markierung auf den Straßen, sondern vor allem von der Verkehrserziehung der Schüler. Hierzu sollte man beispielsweise die Ampel in der Friedrich-Ebert-Straße sich anschauen und wie diese von den Schülern benutzt wird.“

- Anmerkung/ Frage Bürger*in: „Ist seitens der Stadt berücksichtigt worden, dass durch die Abtragung des Roten Berges durch die Firma Wienerberger ein natürlicher Lärmschutz verschwindet und so die Autobahn stärker wahrzunehmen ist?“
 - Frau Daßler (Bauamt Stadt Eisenberg): „Seitens der Stadt Eisenberg wurden beim Ausbau der Autobahn immer wieder Stellungnahmen zur bestehenden Lärmsituation abgegeben. Allerdings wurden diese nicht immer in dem Ausmaß beachtet, wie es sich die Stadt erhofft hatte. Die Errichtung von Lärmschutzwänden wurde gänzlich ausgeschlagen. Für das Gelände der Firma Wienerberger besteht ein Renaturierungsplan, welcher durch die zuständigen Ämter genehmigt wurde. Die Stadt Eisenberg hat hierauf keinen weiteren Einfluss.“
- Anmerkung/ Frage Bürger*in: „In Ahlendorf ist ein größerer Kiesabbau geplant. Hat die Stadt Eisenberg hierzu Gegenmaßnahmen erörtert?“
 - Bürgermeister Kieslich: „Die Stadt Eisenberg wurde bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hinsichtlich der bevorstehenden Erhöhung des LKW -Verkehr durch die Kiesgrube nicht mit vorgesehen. Daraufhin hat die Stadt eine unaufgeforderte Stellungnahme zum geplanten Vorhaben abgegeben. Inwieweit diese Berücksichtigung findet ist nicht absehbar.“
- Nachdem keine weiteren Fragen im Publikum aufkamen, wurde die Veranstaltung durch Bürgermeister Kieslich und den Stadtmanager Herrn Nottrodt beendet.

5 Ausblick und weitere Schritte

Die Arbeit am Lärmaktionsplan wird kontinuierlich fortgeführt, wobei die hier präsentierten Ergebnisse aufgegriffen werden sollen. Die Meinungen, Anregungen und Ideen der Eisenberger*innen sollen aber auch über den Lärmaktionsplan hinaus in andere städtische Konzepte und Planungen hineinwirken und somit eine Grundlage für die weitere Stadtentwicklung darstellen.

In den nächsten Wochen wird eine weitere Bearbeitung des Lärmaktionsplans stattfinden. Der zu verfassende Entwurf, wird dann untersetzt sein mit Maßnahmen, welche die Lärmbelastung vermindern sollen. Dieser Entwurf wird dann in der Arbeit der zuständigen städtischen Gremien wieder thematisiert.

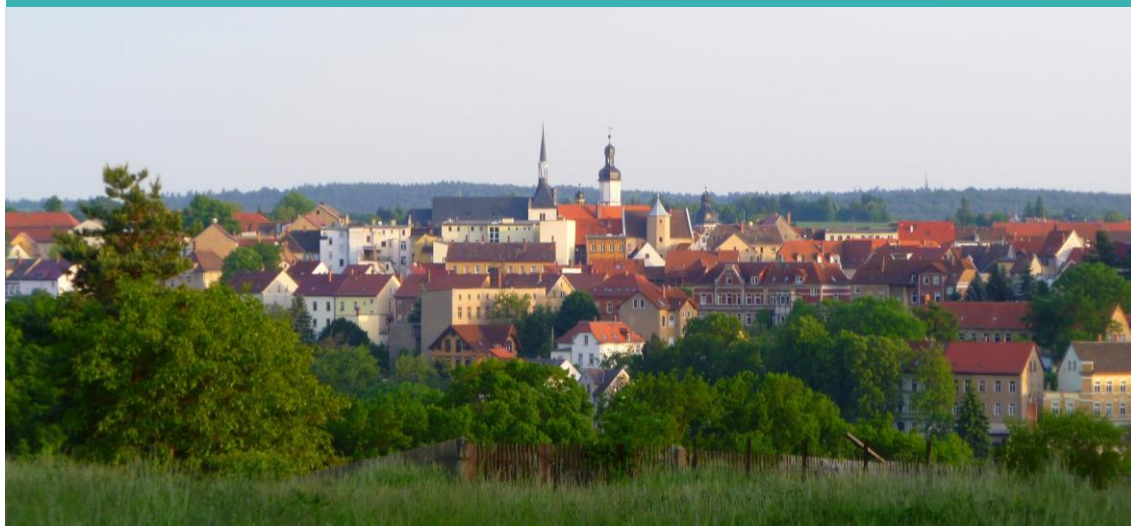
Planungscafé

Zum Lärmaktionsplan der
Stadt Eisenberg

Sie haben weitere Fragen?



buergerbeteiligung@rathaus-eisenberg.de



Impressum

Herausgeber

Stadt Eisenberg 2020

Bearbeiter/ Redaktion

Max Nottrodt

Marcus Rosenkranz

Abbildungen und Kartengrundlagen

Stadt Eisenberg 2019

Thüringer Landesamt für Vermessung und
Geoinformation 2018

Redaktionsschluss 01/2020

