

Protokoll

Anlage 7

Datum: 16.01.2020

Uhrzeit: 17:30 bis 19:30 Uhr

Betreff: Öffentlichkeitsveranstaltung LAP3 16. Januar 2020

„Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3 – Bestandssituation“

Teilnehmer: ca. 45 Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der städtischen Ämter

Sachverhalt:

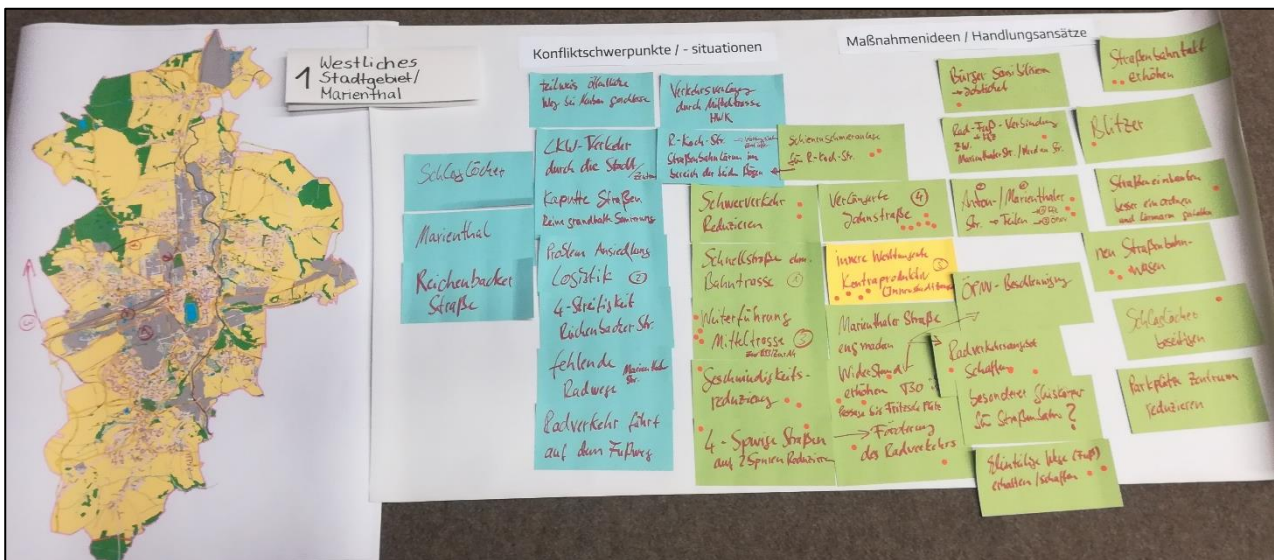
- 1) Begrüßung durch Herrn Mühmel.
- 2) Vortrag „Lärmaktionsplanung in Zwickau – Was bisher geschah“ durch Frau Matthes (Umweltbüro Stadt Zwickau) mit folgenden Themenschwerpunkten:
 - a) Einleitung
 - b) Die Umgebungslärmrichtlinie (Arbeitsschritte, Grundlegendes zur Lärmkartierung)
 - c) Lärminderungsplanung in Zwickau
 - d) Bilanzierung Lärmaktionsplan Stufe 2
 - e) Wie es jetzt weiter geht...
- 3) Vortrag „Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe 3 - Bestandssituation“ durch Herrn Schönefeld (SVU Dresden) mit folgenden Themenschwerpunkten:
 - a) Zielstellung und Lärminderungsstrategie
 - b) Bestandssituation Zwickau
 - c) Erste Ergebnisse Bürgerbefragung
 - d) Nächste Schritte
- 4) Im Rahmen der drei anschließenden parallel stattfindenden Arbeitsgruppen wurden folgende Aspekte erörtert:

Gruppe 1: Westliches Stadtgebiet / Marienthal

- a) örtliche Konfliktschwerpunkte
 - Marienthal bzw. Marienthaler Straße
 - Reichenbacher Straße
- b) Konfliktschwerpunkte / -situationen
 - Schlaglöcher sowie unebene Fahrbahnoberflächen
 - kaputte Straßen / keine grundhafte Sanierung

- Lkw-Verkehr durch die Stadt bzw. das Stadtzentrum
 - Verstärkung der durch den Lkw-Verkehr verursachten Probleme durch die Ansiedlung von Logistikunternehmen (z. B. im Bereich Bürgerschachtstraße)
 - Verkehrsverlagerungen in das westliche Stadtgebiet hinein durch den bisher unvollständigen Neubau der Mitteltrasse
 - überbreite 4-streifige Kfz-Fahrbahnflächen in der Reichenbacher Straße
 - fehlende Radverkehrsanlagen in der Marienthaler Straße sowie überbreite Kfz-Fahrbahnflächen
 - Verdrängung des Radverkehrs auf den Gehweg mit Nutzungseinschränkungen für den Fußverkehr
 - unzureichende Berücksichtigung von kleinteiligen Fußwegverbindungen bei Neu- baumaßnahmen (teilweise Schließung bestehender Gehwege)
 - Straßenbahnlärm im Bereich der beiden Bögen in Höhe der Robert-Koch-Straße
- c) Maßnahmenideen / Handlungsansätze [Priorisierung, Anzahl Punkte]
- Ergänzung des Straßennetzes durch eine Verlängerung der Jahnstraße bis zur Werdauer Straße [6]
 - Weiterführung bzw. Verlängerung der Mitteltrasse (S 293) bis zur B 93 bzw. A 4 [4]
 - keine Realisierung der Innenstadttangente (kontraproduktive Effekte) [4]
 - Schaffung eines Radverkehrsangebotes in der Marienthaler Straße [4]
 - Neuorganisation im Bereich Marienthaler Straße / Antonstraße (ggf. getrennte Trassen für ÖPNV und Kfz-Verkehr) [3]
 - Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes in der Marienthaler Straße (z. B. durch Tempo 30 zwischen Fritscheplatz und Passage) [3]
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Konfliktpunkte Reichenbacher Straße und Marienthaler Straße [3]
 - Beschaffung neue Straßenbahnwagen [3]
 - Reduzierung des Straßenquerschnittes 4-spuriger Straßen auf 2 Spuren [2]
 - Förderung des Radverkehrs [2]
 - Verdichtung des Straßenbahntaktes [2]
 - Erhalt / Schaffung kleinteiliger Wegeverbindungen innerhalb der Wohngebiete [2]
 - Reduzierung des Schwerverkehrs im gesamten Stadtgebiet [2]
 - Schaffung einer zusätzlichen Verbindung zwischen Marienthaler Straße / Werdauer Straße (für Kfz- sowie auch für den Fuß- und Radverkehr) [1]
 - Beseitigung von Schlaglöchern [1]
 - bessere Einordnung bzw. lärmarme Gestaltung von Straßeneinbauten [1]

- Verstärkung der Verkehrsüberwachung / zusätzliche Blitzer [1]
- Reduzierung der Parkplätze im Stadtzentrum
- Sensibilisierung der Bürger sowie Schaffung zusätzlicher Angebote (z. B. Jobticket)
- Reduzierung der Fahrbahnbreite in der Marienthaler Straße
- Beschleunigung des Bus- und Straßenbahnverkehrs
- besonderer Gleiskörper für die Straßenbahn in der Marienthaler Straße
- Neubau einer bahnparallelen Straßenverbindung zwischen Kopernikusstraße und Mitteltrasse (S 293) auf dem ehemaligen Bahngelände
- Installation einer Schienenschmieranlage im Bereich Robert-Koch-Straße



Gruppe 2: Nördliches Stadtgebiet

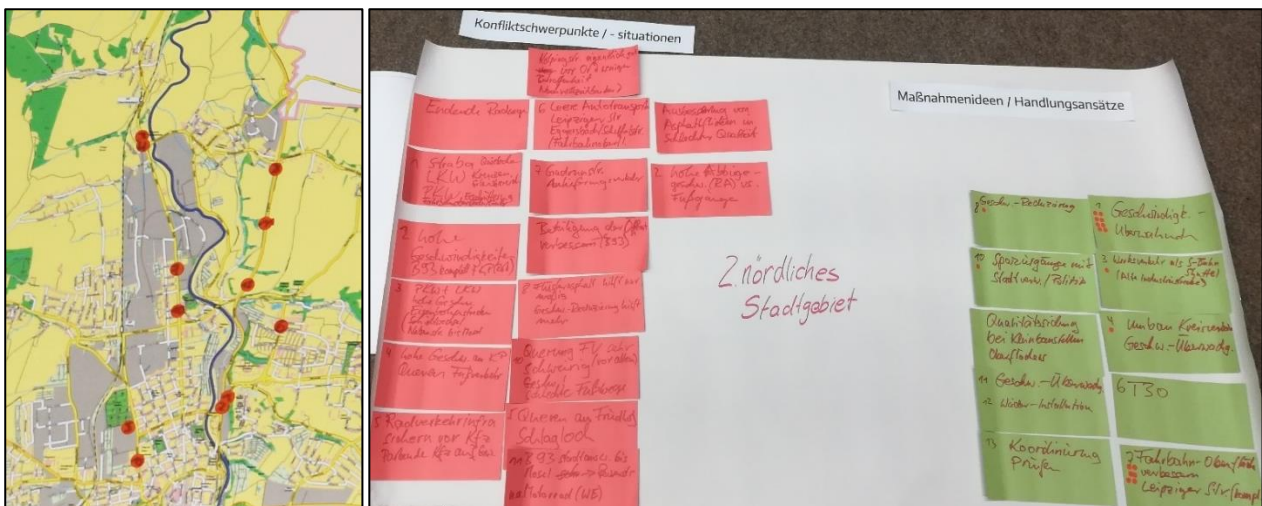
a) Konfliktschwerpunkte / -situationen

- abrupt endende Radwege
- Straßenbahn, Lkw, Pkw quietschen sowie erhebliche Erschütterungen beim Kreuzen der Gleisbereiche an der Einmündung Talstr. (B 93) / Scheffelstr.
- Fahrbahnoberflächenschäden sowie unebene Gullydeckel entlang der Talstr. (B 93) sowie an der Einmündung Scheffelstraße
- hohe Geschwindigkeiten entlang der B 93, insbesondere zwischen Kolpingstr. Und Scheffelstr.
- Rotverstöße (v. a. Rechtsabbieger) an der Einmündung Talstr. (B 93) / Scheffelstraße, hohe Abbiegegeschwindigkeiten → Risiko für querende Fußgänger
- Lärmbelastung durch überhöhte Geschwindigkeiten im südlichen Abschnitt der Einmündung Talstr. (B 93) / Kolpinkgstr. (B 175) auf Höhe des Seniorenpflegeheims
- hohe Geschwindigkeiten von Pkw + Lkw insb. bei Schichtwechsel entlang der Altenburger Straße (nördl. Schnependorfer Str.); tlw. Lärm durch Eisenbahn (Nebenstrecke bis Mosel)
- hohe Geschwindigkeiten am KP Altenburger Str. / Schnependorfer Str. + Schwierigkeiten für querenden Fußverkehr
- Radverkehrsinfrastruktur sichern vor Kfz; Parkende Kfz auf Gehweg entlang der Crimmitschauer Str.
- schwieriges Queren der Fahrbahn Crimmitschauer Str. am Hauptfriedhof
- tiefe Schlaglöcher Crimmitschauer Str. im Bereich Friedhof
- Warum Kolpingstr. Lärmschwerpunkt? → neu + vor Ort wenig Betroffenenheiten
- Scheppernder Lärm durch leere Autotransporter auf Straßen mit Fahrbahnoberflächenschäden vor allem in Eckersbach + (nördliche) Scheffelstraße sowie entlang der Leipziger Straße
- Konflikte und Lärm durch Anlieferungsverkehr Kaufland, MediaMarkt etc. an der Leipziger Str.; erfolgt teilweise über Gudrunstr. mit ausschließlich Wohnbebauung
- schlechte Beteiligung der Öffentlichkeit bei Straßenbaumaßnahmen (z. B. Planfeststellung zur B 93 war nicht wirklich transparent)
- Flüsterasphalt B 93 / B 175 hilft nur mäßig, temporäre Geschwindigkeitsreduzierungen in der Vergangenheit hatten deutlich spürbarere Effekte
- Querung Fußverkehr generell entlang der Leipziger Str. sehr schwierig, insbesondere nördlich der Pölbitzer Str. (hohe Kfz-Geschwindigkeiten, schlechte Fußwege, wenig gesicherte Querungsstellen)
- B 93 vor allem stadtauswärts bis Mosel Tunnel ist Rennstrecke (überhöhte Geschwindigkeiten), u. a. Motorräder (Wochenende)

- generell erfolgt Ausbesserung von Asphaltflicken häufig in schlechter Qualität

b) Maßnahmenideen / Handlungsansätze [Priorisierung, Anzahl Punkte]

- Geschwindigkeitsreduzierungen Einmündung Talstr. (B 93) / Scheffelstraße [8]
- Fahrbahnoberflächen verbessern (komplette Leipziger Str. sowie in Eckersbach) [6]
- Geschwindigkeitsüberwachung Einmündung Talstr. (B 93) / Scheffelstraße [1]
- Umbau Kreisverkehr Altenburger Str. / Schneppendorfer Str. prüfen; Geschwindigkeitsüberwachung [1]
- Prüfung eines VW-Werksverkehr beispielsweise als S-Bahn-Shuttle (Alte Industriestrecke) [1]
- Spaziergänge mit Stadtverwaltung / Politik vor Ort (insbesondere Bereich der nördlichen Leipziger Str.) [1]
- T30 prüfen im Zuge Scheffelstr. (Bereich Wostokweg / Eckersbacher Höhe)
- Qualitätssicherung bei Kleinbaustellen (Oberflächen)
- Geschwindigkeitsüberwachung B 93 Außerortslage, evtl. streckenhaft
- Wieder-Installation des stationären Blitzers B 93 Uferstr., nördlich KP Thurmer Str.
- Koordinierung Crimmitschauer Str. zw. Kolpingstr. und Werdauer Str. prüfen





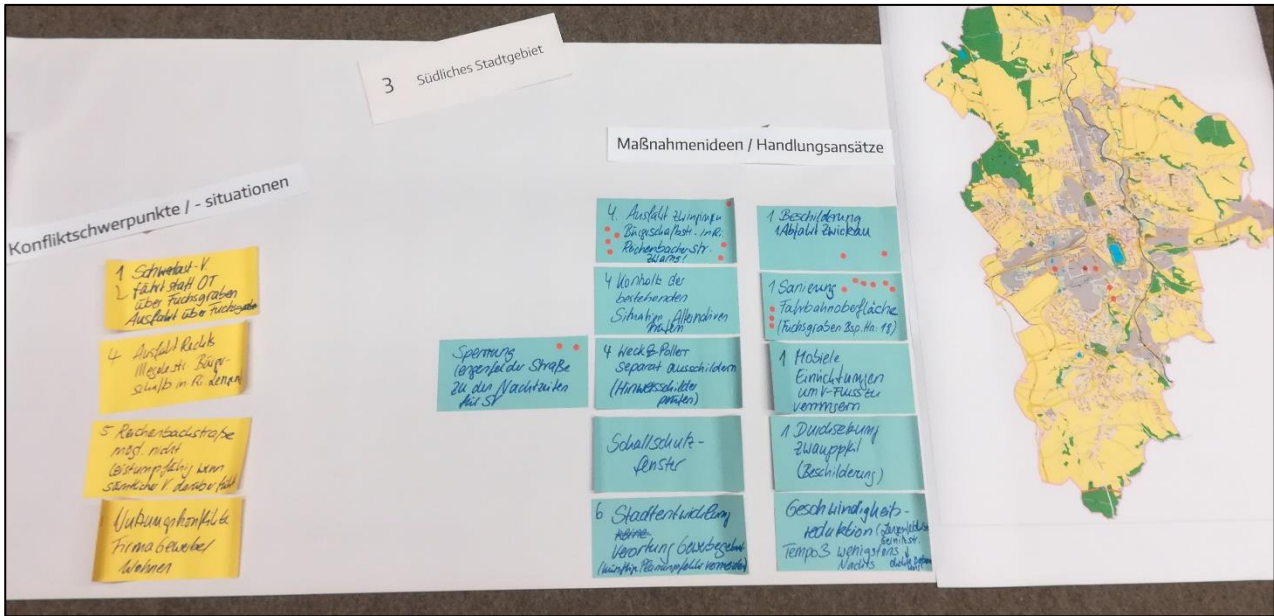
Gruppe 3: Südliches Stadtgebiet

c) Konfliktschwerpunkte / -situationen

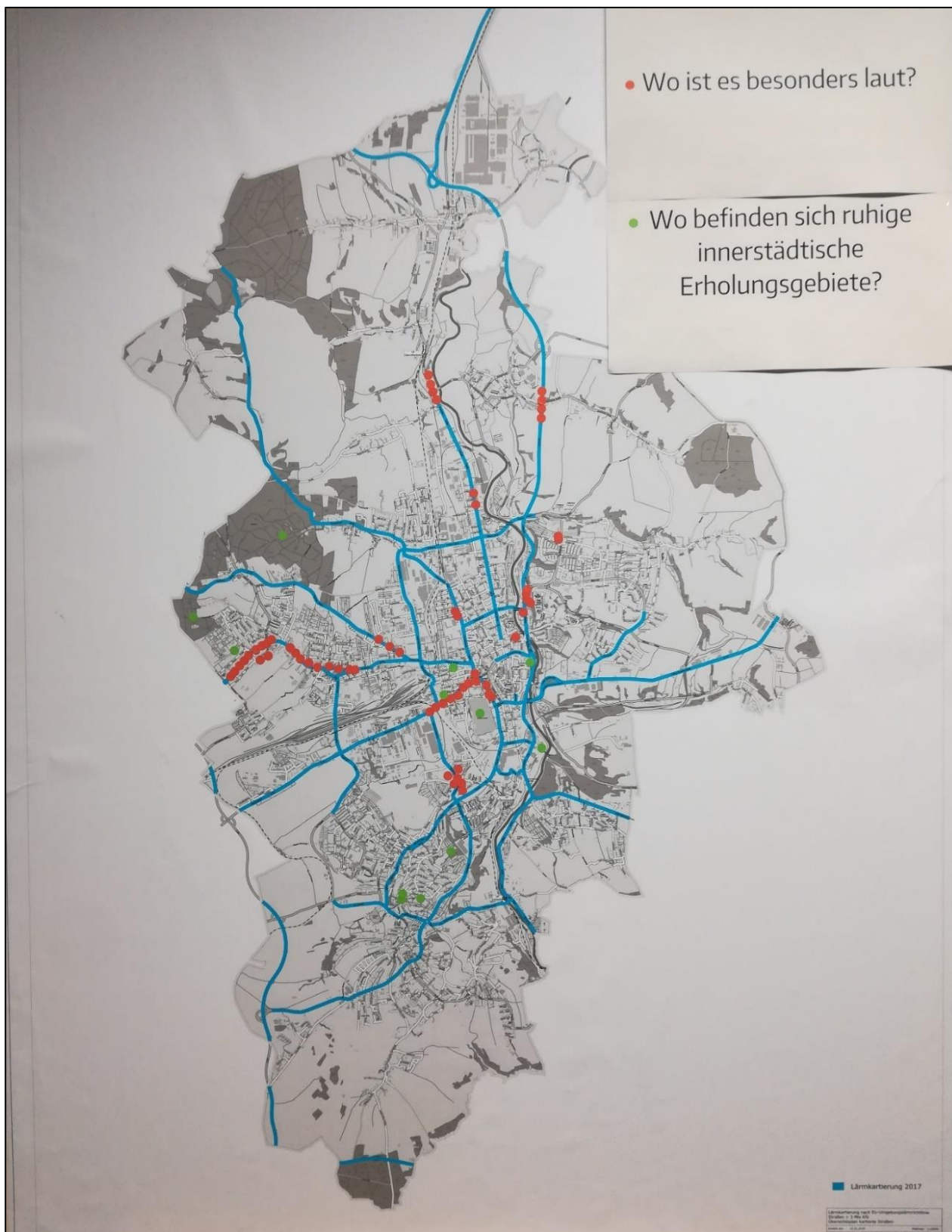
- im Bereich Bürgerschachtstraße fährt der Schwerlastverkehr statt über Reichenbachstraße über den Straßenzug Am Fuchsgraben → Ausfahrt Weck&Poller
- an der Ausfahrt Weck&Poller wird illegal rechts abgebogen und in Richtung Lengenfelder Straße gefahren.
- die Leistungsfähigkeit der Reichenbachstraße ist fraglich, wenn sämtlicher Verkehr darüber abgewickelt wird.
- Nutzungskonflikte Gewerbe / Wohnen im Bereich Reichenbacher Straße

d) Maßnahmenideen / Handlungsansätze [Priorisierung Anzahl Punkte]

- Sanierung Fahrbahnoberfläche (Am Fuchsgraben) [9]
- Ausfahrt Weck&Poller über Reichenbachstraße erzwingen [7]
- Anpassung Beschilderung Abfahrten [2]
- Sperrung Lengenfelder Straße für den Schwerlastverkehr zu den Nachtstunden [2]
- Kontrolle der Bestandssituation bzgl. Ausfahrt Weck&Poller, Alternativen prüfen
- Weck&Poller separat ausschildern (Hinweisschilder prüfen)
- Schallschutzfenster
- Stadtentwicklung: Ansiedlung Gewerbegebiet (künftige Planungsfehler vermeiden)
- Geschwindigkeitsreduktion; min. T30 in den Nachtstunden Lengenfelder Straße, Geinitzstraße
- Durchsetzung Zwangspfeil (Beschilderung) Ausfahrt Weck&Poller
- mobile Einrichtungen zur Verringerung des Verkehrsflusses



5) Neben den Arbeitsgruppen bestand die Möglichkeit auf einer Übersichtskarte mittels Klebepunkten Rückmeldungen zur Bestandssituation zu geben. Rot steht symbolisch für einen besonders lauten Bereich, grün für ein ruhiges, innerstädtisches Erholungsgebiet. Jeder Teilnehmende konnte beliebig viele Klebepunkte vergeben.





Aufgestellt: Dresden, den 21.01.2020
Dipl.-Ing. Alexandra Hermann

Anlage 8 Auswertung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Auswertung der Stellungnahmen und Hinweise zum „Lärmaktionsplan Zwickau – Stufe 3“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Berichtentwurf (Stand 16.11.2020)

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
1.	ThFr / 07.01.2021	<p>Seit längerem bin ich regelmäßig am Schumannplatz zu Gast. Auch gestern wieder wurde ich durchs geschlossene Fenster massiv mit Lärm belästigt. Nicht etwa vom Straßenverkehr, sondern durch das Brüllen eines Laubblägers. Auf der Wiese nasser Schnee, auf dem Weg nasser Schneematsch, etwas nasses schweres Laub- mittags eine Stunde Lärm. Schon seit Jahren beobachte ich wie städtische Angestellte ganzjährig intensiv Laubbläser nutzen, in Grünanlagen, zum Wege kehren – selbst der Friedhof wird hiervon nicht verschont-unglaublich.</p> <p>Nun habe ich mir den Lärmaktionsplan angeschaut. Auf vielen Seiten finde ich ganze 2 Mal das Wort „Laubbläser“. Es wird sehr fachkundig, detailliert und aufwändig leider nur der Verkehrslärm betrachtet.</p> <p>Somit stelle ich fest:</p> <p>Im Rahmen des Lärmaktionsplanes werden Gutachten erstellt, Maßnahmen beraten und längerfristig umgesetzt, das alles sehr zeit- und vor allem kostenintensiv. Der Nutzen der Lärminderung liegt dabei meist im einstelligen dB- Bereich. Im gleichen Moment dürfen Angestellte der Stadt übers ganze Jahr mit 100 dB- Laubbläsern unsere Lebensqualität massiv beeinträchtigen. Wir machen unseren Lärm selbst!</p>	<p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Zwickau bildet ausschließlich der durch den Kfz-Verkehr verursachte Straßenverkehrslärm. Eine Betrachtung weiterer Lärmquellen ist nicht vorgesehen.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Daher rege ich an: Es sollte doch einfach umzusetzen sein, städtischen Angestellten und beauftragten Firmen die Nutzung dieser Geräte zu untersagen. Die ortsansässigen Großvermieter sollten dabei, schon zum Wohle ihrer Mieter, einbezogen sein- die ZWG ist hier schon einen Schritt weiter. Andere Städte können das auch! Diese Maßnahme ist kurzfristig umzusetzen, kostet nichts, es sind keine Förderprogramme nötig.</p> <p>Ich verzichte hier bewusst auf allseits bekannte Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ökologische Fragen (Kleinlebewesen) - Staubentwicklung - genereller Sinn von Laubbläsern 	<p>Die Hinweise zu den sonstigen Lärmquellen werden gesondert dokumentiert und an die zuständigen städtischen Ämter weitergeleitet.</p>	<p>Hinweise werden gesondert gesammelt</p>
2.	DiTr 20.01.2021	<p>Vorschläge und Anmerkungen zur Verkehrslärmproblematik vorrangig für „Westliches Stadtgebiet / Marienthal“:</p> <p>Das Verkehrs- und somit das Lärmaufkommen in Marienthal ist nur durch eine drastische Reduzierung und Reglementierung des Verkehrs, besonders des Durchgangsverkehrs, zu erreichen.</p> <p>Dazu sind folgende Maßnahmen zwingend erforderlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Höchste Priorität hat der Lückenschluss der Mitteltrasse S 293 von der B 175 zur B 93. 2. Als schneller realisierbare Lösung für eine Entlastung Marienthals bietet sich die Verlängerung der Jahnstraße bis zur Werdauer Straße an (1. Abschnitt der ehem. Planung „Äußere Nord-West-Tangente“). Dadurch würde der 	<p>Statement</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Bestandteil der gesamtstädtischen Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.4.1 „Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz“).</p> <p>Die Maßnahme ist bereits Bestandteil der gesamtstädtischen Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.4.1 „Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz“).</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Durchgangsverkehr durch Marienthal bereits vor dem Lückenschluss der S 293 deutlich reduziert werden. Außerdem könnte der Teil der Werdauer Straße ab Kopernikusstraße stark entlastet werden und somit sensible Bereiche wie Schulen, Klinik und Wohnbebauung geschützt werden</p> <p>3. Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes mindestens der Marienthaler Straße durch Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und Reduzierung auf 2 Fahrspuren. Damit im Zusammenhang Verbreiterung der beidseitigen Gehwege mit zusätzlicher Aufnahme des Radverkehrs auf Gehwegniveau.</p> <p>4. Die Straßenbahn sollte über die gesamte Marienthaler Straße einen eigenen Gleiskörper erhalten. Damit würde auch das illegale Linksabbiegen in die Bernhardstraße entfallen.</p> <p>5. Im Bereich Marienthaler- / Antonstraße sollte überlegt werden, ob eine Trennung von Individualverkehr und ÖPNV durchgesetzt werden könnte: Antonstraße nur ÖPNV und Anlieger (verkehrsberuhigt), Marienthaler Straße zwischen Windbergstraße und Bülaustraße nur Individualverkehr. Diese Variante war bereits 1991 Bestandteil einer Vorplanung "Beschleunigungsmaßnahme an der Linie 4" des Büros Spiekermann im Auftrag der Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau. Diese Lösung könnte zusammen mit flankierenden Maßnahmen zu</p>	<p>Die Prüfung der Möglichkeiten einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sind bereits Bestandteil der Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.3.1 „Anpassung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus“ und 6.3.4 „Anpassung der Straßenraumaufteilung“).</p> <p>Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum ist jedoch kritisch zu bewerten.</p> <p>Dieser Maßnahmenvorschlag widerspricht dem Vorschlag unter Punkt (3.). Eine Verbreiterung der Flächen für Fuß- und Radverkehr ist bei der Umsetzung eines eigenen Gleiskörpers nicht realisierbar.</p> <p>Eine weiterführende verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Untersuchung für den Einbahnstraßenring Marienthaler Straße / Antonstraße ist bereits Bestandteil der Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.3.4 „Anpassung der Straßenraumaufteilung“).</p> <p>Im Rahmen dieser Untersuchungen kann eine Prüfung der Vor- und Nachteile einer entsprechenden Trennung von MIV und ÖPNV erfolgen.</p>	<p>teilweise bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>einer Revitalisierung des gesamten Bereichs Antonstraße führen.</p> <p>Folgende, zur Veranstaltung am 16.01.20 diskutierten Maßnahmen, bringen keine Lösungen hinsichtlich Lärmvermeidung, sondern schaffen neues Lärmpotenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innenstadttangente Kopernikusstraße – Bahnhofstraße – Reichenbacher Straße (ehem. „Innere Nord-West-Tangente“) <p>Diese würde das Stadtgebiet weiter zerschneiden. Besonders im Bereich Bahnhofstraße wäre dadurch der Bahnhofsvorplatz von der Bahnhofstraße total abgehängt (städtebauliche Katastrophe – eine verkehrsberuhigte Fußgängerachse über die Bahnhofstraße zum Bahnhof über einen neu gestalteten Bahnhofsvorplatz wäre dann nicht mehr realisierbar).</p> <p>Es gibt auch keine Notwendigkeit für diese Trasse. Für den Durchgangsverkehr aus/in Richtung Norden und Nordwesten nach/von Südosten gibt es die B 93.</p> <p>Sinnvoll erscheint nur das Teilstück zwischen Reichenbacher Straße und Breithauptstraße. Damit könnte der derzeitige Durchgangsverkehr und später (nach Lückenschluss S 293) der reine Industrie-Quellverkehr (Industriegebiet Reichenbacher Straße) von einer Weiterfahrt Richtung Zentrum abgehalten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ebenfalls abzulehnen ist die Schaffung einer zusätzlichen Verbindung zwischen Marienthaler und Werdauer Straße für den Individualverkehr, die auch technisch nicht möglich sein dürfte und 	<p>Die Innenstadttangente ist Bestandteil des vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans. Mit deren Umsetzung ist u. a. für die Humboldtstraße und Crimmitschauer Straße ein spürbarer Verkehrsrückgang prognostiziert. Dieser wird sich auch lärmseitig positiv auswirken.</p> <p>Sofern die im Lärmaktionsplan im Kapitel 6.4.1 benannten Rahmenbedingungen für die Neubautrasse berücksichtigt werden, steht der Trasse aus Lärmgesichtspunkten nichts entgegen. Die Innenstadttangente bleibt entsprechend Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Für eine entsprechende Querverbindung bestehen aktuell keine Planungen.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>nur zu Lasten des Wohngebiets nördlich der Marienthaler Straße gehen würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorschlag einer bahnparallelen Straßenverbindung zwischen Kopernikusstraße und S 293 ist ebenfalls abzulehnen, da der Verkehr, wie bereits beschrieben, auf der Mitteltrasse gänzlich um Zwickau herum geführt werden soll. Wir brauchen also keine neuen Trassen, die den Verkehr in die Stadt bringen. - Hot-Spot Nr. 6+10 Gutenberg-/Olzmannstraße, Marienthaler Straße von Werdauer bis Windbergstraße <p>Nach Umsetzung der favorisierten Maßnahmen Lückenschluss S 293 und Verlängerung Jahnstraße sollte hier eine deutliche Verringerung der Verkehrsbelastung eintreten.</p> <p>Auf die Möglichkeiten von passivem Schallschutz sollte deshalb nicht zurückgegriffen werden. Oberstes Ziel muss eine Lärmvermeidung sein. Dafür sollten Mittel zielorientiert eingesetzt werden.</p>	<p>Für eine entsprechende Verbindungsstrasse bestehen aktuell keine Planungen.</p> <p>Hinsichtlich des Vorrangs von aktiven gegenüber passiven Lärmschutzmaßnahmen besteht Konsens. Der in der Maßnahmenstrategie verankerte Themenblock zu Schallschutzfenstern (in Abhängigkeit einer Förderung durch den Bund bzw. den Freistaat) zielt daher vorrangig auf die Bereiche, in denen lediglich punktuelle Lärmbetroffenheiten existieren sowie Bereiche, wo keine geeigneten Handlungsmöglichkeiten bestehen bzw. auch nach Umsetzung der konzipierten Maßnahmen die Auslöseschwellwerte weiterhin überschritten werden.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
3.	DiMü 19.01.2021	<p>Muss feststellen, dass die Sternenstr. / Paul-Fleming-Str. in diesem Konzept nicht enthalten ist. Das Problem der Lärmbelästigung vor allem nachts ist Ihnen schon seit 2009 schriftlich von mir bekannt. Es ist zwar in der Straßenkarte bei Ihnen später gekennzeichnet worden, aber bisher im Plan als scheinbar unwichtig verdammt. Ich muß auch feststellen, dass der Lärmaktionsplan eine Pflichtveranstaltung der Stadt ist. Denn wenige Maßnahmen deuten auf ein lebhaftes Arbeitskonzept hin.</p>	<p>Im entsprechenden Bereich werden gemäß der aktuellen Lärmkartierung die Schwellwerte von 55 dB(A) nachts bzw. 65 dB(A) für den Lärmindex L_{den} nicht überschritten. Entsprechend erfolgten hier im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine straßenabschnittsbezogenen Schwerpunktbetrachtungen.</p> <p>Im integrierten gesamtstädtischen Lärmmindeungskonzept sind jedoch Handlungsempfehlungen zur Straßenoberflächengestaltung enthalten. Diese gilt es im entsprechenden Abschnitt umzusetzen.</p>	teilweise bereits berücksichtigt

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Im Entwurf sind die Gefahren von Lärm sehr gut dargelegt. Die Stadtspitze hat das bisher in dem Fall von Eckersbach nicht interessiert. Ja man sträubt sich mit Händen und Füßen dagegen hier etwas zu verändern.</p> <p>Bereits im Stadionprojekt hat das Projektierungsteam Lärmschutz die Entfernung des Pflasterbelages empfohlen.</p> <p>Ich habe die Aktivitäten von mir und der Stadtverwaltung gesammelt. Dazu ein Resümee und eine Nachbetrachtung v. 10.09.2020 verfasst (Anhang). Den Hefter hat die OB Frau Arndt.</p> <p>Obwohl das „ 30 „ Verkehrszeichen auf dem 150 m Straßenabschnitt steht, sind die Lärmwerte in der Nachtzeit geblieben (76 bis 89 dB).</p>	<p>Statement</p> <p>Die Hinweise werden an das zuständige städtische Amt weitergeleitet.</p> <p>Statement</p> <p>Ausschlaggebend für die Beurteilung im Lärmaktionsplan sind nicht Einzelvorbeifahrpegel, sondern Mittelungspegel. Diese weisen im entsprechenden Abschnitt deutlich geringere Werte auf.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>Hinweis wird gesondert gesammelt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
4.	JoRe 13.01.2021	<p>Eine wesentliche Lärmquelle ist bei den Untersuchungen nicht berücksichtigt worden: Lärm durch Straßenbahnen!</p> <p>Als Anwohner der Marienthaler Str. 106, 08060 Zwickau sind wir von dieser Lärm und Vibrationsmission ganz besonders betroffen.</p> <p>1995/96 wurde in Folge der Umgestaltung der Marienthaler Str., zwischen Bülastr. und Bernhardstr., das Gleisbett der Straßenbahn von der Straßenmitte unmittelbar an den Fußweg stadteinwärts verlegt. Das bedeutet, dass das Gleisbett unmittelbar an den Fußweg und die Häuserfront grenzt. Durch die Verlegung des Gleisbettes wurde an bestimmten Abschnitten die Breite des Fußwe-</p>	<p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung in Zwickau bildet ausschließlich der durch den Kfz-Verkehr verursachte Straßenverkehrslärm. Eine Betrachtung weiterer Lärmquellen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Hinweise zum Straßenbahnlärm werden gesondert dokumentiert und an die zuständigen städtischen Ämter bzw. die SVZ weitergeleitet.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>Hinweise werden gesondert gesammelt</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>ges wesentlich verringert.</p> <p>Durch die Straßenbahnen werden besonders in Haltestellenbereichen stark erhöhte Lärmemissionen verursacht.</p> <p>Als Sprecher der Gewerbetreibenden während der Bauphase 95/96 ist mir nicht bekannt, das auf die Verringerung der Lärm- und Vibrationsbelästigung bei der Verlegung des Gleisbettes besonders Einfluss genommen wurde.</p> <p>Weiterhin kommt es beim zu schnellen Einfahren in den Haltestellenbereich zu extrem starken Schlägen – blockieren der Räder beim Bremsen.</p> <p>Diese Schläge sind nicht nur deutlich wahrzunehmen, sondern übertragen sich in Form von Vibrationen auf das gesamte Gebäude.</p> <p>Die Mieter des 1. OG haben deshalb das Mietverhältnis gekündigt!</p> <p>Als Anwohner der Marienthaler Str. ist uns klar, eine zufriedenstellende Lösung des Problems ist sicher kurzfristig nicht möglich.</p> <p>Dennoch sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, wie die Belästigungen eingeschränkt werden könnten.</p> <p>Eine sich immer wiederholende Schulung zum Thema: Einfahrt in den Haltestellenbereich und Sensibilisierung der Straßenbahnfahrer durch den SVZ ist sicherlich eine von vielen Möglichkeiten.</p> <p>Dieser unten aufgeführte Auszug soll keine Belehrung sein, sondern nur zum besseren Verständnis der Situation beitragen.</p>	<p>Die Hinweise zum Straßenbahnlärm werden gesondert dokumentiert und an die zuständigen städtischen Ämter bzw. die SVZ weitergeleitet.</p> <p>Die Hinweise zum Straßenbahnlärm werden gesondert dokumentiert und an die zuständigen städtischen Ämter bzw. die SVZ weitergeleitet.</p> <p>Eine weiterführende verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchung für den Einbahnstraßenring Marienthaler Straße / Antonstraße ist bereits Bestandteil der Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.3.4 „Anpassung der Straßenraumaufteilung“).</p> <p>Die entsprechenden Zusammenhänge sind bekannt und wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</p>	<p>Hinweise werden gesondert gesammelt</p> <p>Hinweise werden gesondert gesammelt</p> <p>teilweise bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Auszug: „Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz Informationen Gesundheit und Straßenverkehrs- lärm Die Behörde für Gesundheit und Verbraucher- schutz (BGV) Hamburg informiert hier über ge- sundheitliche Auswirkungen von Straßenverkehrs- lärm. Gewöhnt man sich an Straßenverkehrslärm? Manche Anwohner an lauten Straßen scheinen sich mit dem Lärm abgefunden zu haben und fühlen sich nicht gestört. Das Ohr verarbeitet aber perma- nent Geräuschinformationen und gibt sie an das Gehirn weiter. Dies geschieht unabhängig davon, ob der Mensch den Lärm bewusst wahrnimmt oder nicht, ob er sich dadurch gestört fühlt oder nicht. Als Folge davon reagiert unser Nervensystem im- mer auf Lärm. Bei Straßenverkehrslärm sind wir auf die Reaktion „Achtung“ eingestellt. Straßenver- kehrslärm aktiviert deswegen unser Nervensystem stärker als zum Beispiel Meeresrauschen.“ Wir hoffen und wünschen das diese oben genannte Thematik auch bei der Bearbeitung der Lärm- schutzsituation Beachtung findet.</p>		
5.	InVo 17.01.2021	<p>nachfolgend möchten wir unsere Hinweise und An- regungen zum Entwurf des LAP für Hot-Spot 11 weitergeben -Weiterbau der Mitteltrasse Der Weiterbau der Mit- teltrasse und damit der Ringschluss zur B93 ist im Steckbrief "Handlungsansätze" nicht enthalten, wa- rum? -Innenstadt tangente Im Steckbrief Pkt."geplante I umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus vorlie-</p>	<p>Die Mitteltrasse ist im Kapitel 6.4.1 bereits im Maß- nahmenkonzept des Lärmaktionsplanes verankert. In Richtung Norden bildet die Kopernikusstraße die Verlängerung der Innenstadt tangente. Diese ist ge-</p>	<p>bereits be- rücksichtigt kein Ände- rungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>genden Konzepten und Planungen" wird im VEP eine Verkehrsentslastung bei Realisierung der Innenstadt- und insbesondere der Nordtangente prognostiziert. Die Innentadt tangente endet an der Kopernikusstraße, also unmittelbar vor der Innenstadt. Wie ist denn die weitere Verkehrsführung geplant? Dazu steht nichts im LAP, das hat jedoch große Auswirkung auf die Verkehrsbelastung der Marienthaler Straße, wir befürchten eine Mehrbelastung. Und die Nordtangente, soll die Kopernikusstraße/Jahnstr. noch ausgebaut werden oder bleibt alles so wie es jetzt ist?</p> <p>-Knotenpunkt Olzmannstraße Wenn zum Knotenpunkt Olzmannstraße weiterführende Untersuchungen notwendig sind, um die Straßenraumgestaltung und die Lichtsignalanlagen zu optimieren (LAP, Stufe 3, S. 35), frage ich mich ernsthaft, wann es überhaupt zu einer Verbesserung an der Marienthaler Straße kommen soll? Zumal mit Inbetriebnahme der JVA mit zunehmenden Verkehr zu rechnen ist.</p> <p>10 Jahre LAP sind bereits vorbei und es ist nichts an der Marienthaler Straße passiert. Die hier aufgeführten Maßnahmen sowie alle im Steckbrief 11 aufgeführten Maßnahmen sind schön und vielleicht auch richtig, aber wann wird denn überhaupt mal eine davon realisiert? Für Anwohner und vor allem für die Grundstückseigentümer an der Marienthaler Straße ein unhaltbarer Zustand.</p> <p>Und Tempo 30 als kurzfristig und kostengünstig umzusetzende Maßnahme mit einem Lärmminde- rungspotenzial von ca. 3 dB(A), was in etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht(LAP, Stufe 3 S. 41,53 und 54), dafür fehlt der politische</p>	<p>eignet weitere Verkehrsaufkommen aufzunehmen</p> <p>Es handelt sich nicht um einen einzelnen Knotenpunkt sondern um ein komplexes Knotenpunktsystem. Als Grundlage für eine Diskussion konkreter Maßnahmen sind weitere verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen notwendig.</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Wille im Stadtrat, da sind andere Interessen wichtiger. Was soll man da noch dazu sagen!!!!!!		
6.	MaHa online	<p>Ich wohne mit meiner Familie schon immer an der Lengenfelder Str. Wir warten schon lange darauf, dass etwas gegen Lärm getan wird. □ Wir haben aber auch festgestellt, dass in den letzten Jahren nichts passiert ist, bis auf ein paar Meter Fahrradweg. Der Lärm ist zu den Hauptverkehrszeiten unerträglich. Auch nachts wird man immer wieder in seiner Nachtruhe gestört (LKW, Raser). Des Weiteren werden bei Schnee u. Nässe unsere Häuser, Fassaden verschmutzt.</p> <p>Wir fordern :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung 30kmh - Geschwindigkeitskontrollen Stadt auswärts ab Netto Markt - Fahrradweg - Umleitung Schwerlastverkehr - andere Ausschilderung ab Westtangente 	<p>Die Lengenfelder Straße wurde auch im Lärmaktionsplan als Schwerpunktbereich identifiziert und Empfehlungen für die Umsetzung ortskonkreter Lärminderungsmaßnahmen gegeben.</p> <p>Die aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen (siehe Kapitel 6.3.1) lassen eine derartige Anordnung unter Berücksichtigung des bestehenden Betroffenheitsniveaus aktuell nicht zu.</p> <p>Eine Verdichtung der Verkehrskontrollen (sanktioniert sowie mittels Motivanzeigetafel) ist bereits Bestandteil der Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.3.3 „Verkehrs- und Geschwindigkeitsüberwachung“).</p> <p>Die Erweiterung der Radverkehrsangebote im Zuge der Lengenfelder Straße ist bereits Bestandteil der Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.3.4 „Anpassung der Straßenraumaufteilung“).</p> <p>Im Lärmaktionsplan wird die Erarbeitung eines Schwerverkehrsführungskonzeptes angeregt.</p> <p>Die entsprechende Beschilderung ist im Rahmen der Bündelungsstrategie zu prüfen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bei weiterführender Planung zu berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Lärm macht krank!!!</p> <p>In anderen Städten in Sachsen wurden solche Maßnahmen schon lange durchgeführt. Es gibt sogar Schilder vom Verkehrsministerium Sachsen.</p> <p>Wir hoffen das sich nach vielen Jahren der Debatten und Planung endlich was tut für die Bürger.</p>	Statement	kein Änderungsbedarf
7.	Bürger online	<p>Innere Zwickauer Straße / W.-Busch-Straße: Der Lärm ist hier sehr schlimm, weil die Straße ein reiner Flickenteppich ist. Einfach neuer gerader Asphalt ohne Bitumenwulsten - fertig. Jeder PKW mit Anhänger, selbst bei 20 km/h, ist ein Lärmwunder. Schuld ist nur die schlechte Straße.</p> <p>Die quietschende Straßenbahn liegt an den bekloppten Fahrern, welche mit Vollgas in die Kurven fahren.</p>	<p>Die geschilderten Oberflächenschäden betreffen einzelne Teilabschnitte des Straßenzuges. Ein Maßnahmenbaustein zur Beseitigung der Oberflächendefizite wird ergänzt.</p> <p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung bildet ausschließlich der durch den Kfz-Verkehr verursachte Straßenverkehrslärm. Eine Betrachtung weiterer Lärmquellen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Hinweise zum Straßenbahnlärm werden gesondert dokumentiert und an die zuständigen städtischen Ämter bzw. die SVZ weitergeleitet.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>Hinweise werden gesondert gesammelt</p>
8.	OIHi online	<p>Hauptmarkt: Seit grob einem Jahr sind die Straßenbahnen dermaßen laut, dass man bei geöffnetem Fenster nicht mehr schlafen kann und den Fernseher lauter machen muss. Auch bei geschlossenem Fenster nimmt man sie gut war. Das war früher nicht so.</p>	<p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung bildet ausschließlich der durch den Kfz-Verkehr verursachte Straßenverkehrslärm. Eine Betrachtung weiterer Lärmquellen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Hinweise zum Straßenbahnlärm werden gesondert dokumentiert und an die zuständigen städtischen Ämter bzw. die SVZ weitergeleitet.</p>	Hinweise werden gesondert gesammelt
9.	Bürger online	<p>Innere Zwickauer Straße / W.-Busch-Straße: Tempo 30 sofort umsetzen</p>	<p>Die Prüfung der Möglichkeiten einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist bereits Bestandteil der Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.3.1 „Anpassung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus“).</p>	bereits berücksichtigt

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
10.	Bürger online	<p>Marienthaler Straße (S 291) zwischen Werdauer Straße – Windbergstraße: vier Fahrstreifen sind unnötig, es sollten stattdessen Radspuren geschaffen werden</p>	<p>Eine Anpassung der Straßenraumaufteilung in der Marienthaler Straße ist bereits Bestandteil der Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.3.4).</p>	bereits berücksichtigt
11.	JöWi online	<p>Marienthaler Straße / Antonstraße (S 291) zwischen Windbergstraße - Brander Weg: Ich wohne seit 1997 in der Agricolastraße 13. Diese wird als erste rechts abbiegende Zufahrtsmöglichkeit stadtauswärts in das Wohngebiet unterhalb des Windberges benutzt.</p> <p>Jedes Jahr reißen die Löcher im Straßenbelag erneut auf, geflickt werden sie nur im Schnelldurchlauf - in diesem Herbst noch gar nicht. Besonders leere Anhänger verursachen höllischen Lärm (mehr als nur 55 db, wie in ihrer Karte).</p> <p>2. Punkt: In Zeiten modernster Technik werden die Kameraden der FFW immer noch über Sirenen alarmiert, sehr häufig nachts (z.B. am 01.12.20 ca. 0:50Uhr), als wenn nicht schon die Martinshörner der Krankenwagen durch die Nähe zu den Krankenhäusern genug belasten. Das versteht hier Niemand - ist einfach nur nervig, genau wie der nächste Punkt:</p> <p>3. täglich fahren hier an meinem Fenster vorbei die Rasenmäher (meist 3-4 Stück) der Hausmeisterdienste hoch und runter, früh, zum Frühstück, zu Mittag und zum Feierabend.</p>	<p>Im Fokus der Lärmaktionsplanung stehen insbesondere die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Verpflichtend zu betrachten sind dabei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24h). Eine gesonderte Betrachtung der Agricolastraße ist entsprechend nicht erfolgt.</p> <p>Im integrierten gesamtstädtischen Lärmmindeungskonzept sind jedoch Handlungsempfehlungen zur Gestaltung der Straßenoberflächen sowie der Straßenräume im Nebennetz enthalten. Diese gilt es im entsprechenden Abschnitt umzusetzen. Für die Beurteilung im Lärmaktionsplan sind nicht Einzelvorbeifahrpegel sondern Mittelungspegel ausschlaggebend.</p> <p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung bildet ausschließlich der durch den Kfz-Verkehr verursachte Straßenverkehrslärm. Eine Betrachtung weiterer Lärmquellen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Hinweise zu den sonstigen Lärmquellen werden gesondert dokumentiert und an die zuständigen städtischen Ämter weitergeleitet.</p> <p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung bildet ausschließlich der durch den Kfz-Verkehr verursachte Straßenverkehrslärm. Eine Betrachtung weiterer Lärmquellen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Hinweise zu den sonstigen Lärmquellen werden</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>Hinweise werden gesondert gesammelt</p> <p>Hinweise werden gesondert gesammelt</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
			gesondert dokumentiert und an die zuständigen städtischen Ämter weitergeleitet.	
12.	JoSt online	<p>Marienthaler Straße / Antonstraße (S 291) zwischen Windbergstraße - Brander Weg: Durch den Umbau der Straba Hst Lindenhof ist schon eine Beruhigung eingetreten.</p> <p>Es entstand aber ein neuer Lärm- und Gefahrenpunkt an der Agricolastraße Stadt-auswärts. Nach der Hst Lindenhof gibt es jetzt ein Wettfahren bis zur Antonstraße auf den zwei Fahrstreifen</p>	<p>Statement</p> <p>Eine Anpassung der Straßenraumaufteilung in der Marienthaler Straße ist bereits Bestandteil der Maßnahmenstrategie des Lärmaktionsplanes (Kapitel 6.3.4).</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>
13.	Bürger online	<p>Reichenbacher Straße (B 173) zwischen Stiftstraße - Werkstättenstraße:</p> <p>Bitte nicht einspurig machen. Ich komme aus der Emilienstraße, bei einer kürzlichen einspurigen Einengung auf der Reichenbacherstraße war der Fahrverkehr so hoch, dass ich 4 min gewartet habe um links aus der Emilienstraße auf die Reichenbacher zu fahren.</p>	<p>Im Rahmen vertiefender Betrachtungen zur Neuaufteilung des Straßenraumes sind diese und vielfältige weitere Rahmenbedingungen, Wechselwirkungen und Interessen abzuwägen.</p>	<p>im Rahmen vertiefender Untersuchungen zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>sensentscheidungen zu berücksichtigen.</p> <p>Regionalplanerische Beurteilung Aus regionalplanerischer Sicht bestehen in Bezug zu den vorgelegten Inhalten des Entwurfs des Lärmaktionsplanes Stufe 3 der Stadt Zwickau keine Bedenken.</p> <p>Durch den angestrebten Ausbau des Radverkehrs wird der Grundsatz G 3.1.7.5 des RPI-E RC unterstützt: "Die Voraussetzungen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr sind zu verbessern. Dazu sind bei Aus- und Neubau von Straßen [...] Radwege zu planen und anzulegen [...]".</p> <p>Weiterhin entsprechen die Ansätze zur Lärminderung u. a. in Bezug auf die Förderung des Fußgänger-, Rad- und Personennahverkehrs, der Einführung von Tempo-30-Zonen in ausgewählten Hot-Spot-Bereichen für Lärm sowie die Sanierung geschädigter Fahrbahnoberflächen zur Lärminderung im gesamtstädtischen Gebiet dem im Entwurf des Regionalplans Region Chemnitz (RPI-E RC) im Anhang A 1 aufgestellten fachlichen Ziel KI-FZ 2: "Vorrangig in den Verdichtungsräumen [...] sind Emissionen zu reduzieren".</p> <p>Des Weiteren entspricht die Darstellung von "Ruhigen Gebieten" bzw. die Schaffung und Erhaltung von "Innerstädtischen Freiräumen" sowie "Ruhigen Landschaftsräumen" dem fachlichen Ziel KI-FZ 6 des Anhangs A 1 des RPI-E RC: "Zur Abschirmung und Pufferung von besonders gefährdeten Wirkungsräumen, vor allem von Wohngebieten, sind Gehölze mit Immissionschutzfunktion zu erhalten, bei Bedarf zu erweitern bzw. neu anzulegen."</p> <p>Ebenso befinden sich die "Ruhigen Landschaftsräume" innerhalb von freiraumbezogenen Festlegungen des RPI-E RC, insbesondere in den festgelegten Vorranggebieten zum Schutz des vorhandenen Waldes. Die Darstellung der "Ruhigen Landschaftsräume" entspricht dem fachplanerischen Ziel KI FZ 5 des Anhang A 1 des RPI-E RC: "Geschlossene Waldgebiete [...] mit Lärmschutzfunktio-</p>	<p>Statement</p> <p>unterstützendes Statement</p> <p>unterstützendes Statement</p> <p>unterstützendes Statement</p> <p>unterstützendes Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>on sind besonders in Nachbarschaftslage zu urban-industriellen Ballungsräumen zu erhalten, bei Bedarf zu erneuern und ggf. zu erweitern."</p> <p>Sonstige Hinweise: In der Anlage 7 [Gebiete mit besonders sensibler Nutzung ("Ruhige Gebiete")] sollte in der Legende ein Bezug zu den dargestellten Nummerierungen (1 bis 25) ergänzt werden. Gegebenenfalls ist ein Verweis zum Textteil (Kap. 5 "Ruhige Gebiete") des Lärmaktionsplans herzustellen.</p> <p>Hierbei ergeht zudem der Hinweis, dass im Textteil auf S. 44 (Kap. 5 "Ruhige Gebiete") der Bezug zu Anlage 6 in Anlage 7 zu ändern ist. Allgemein stimmt die Nummerierung des Anlagenverzeichnisses auf S. 7 des Textteils nicht mit den beigefügten Anlagen überein. Dies ist zu überprüfen, ggf. sind entsprechende Verweise im Textteil anzupassen.</p> <p>Hinweise zum Flächennutzungsplan (FNP): Aus regionalplanerischer Sicht ist im Hinblick auf künftige bauliche Maßnahmen und Siedlungsflächenentwicklung darauf hinzuweisen, dass dem Planungsverband Region Chemnitz nur ein Entwurf im Planungsstand Februar 2013 des FNP für die Stadt Zwickau vorliegt. Somit fehlen aktuelle Aussagen zur künftigen Gesamtentwicklung. Insofern ist es aus regionalplanerischer Sicht notwendig den FNP, auch im Hinblick auf das Erfordernis der Anpassungspflicht der kommunalen Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung entsprechend § 1 (4) Baugesetzbuch (BauGB), zu erarbeiten.</p> <p>Bezogen auf die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung, ist insbesondere die Darstellung der Anlage 7 [Gebiete mit besonderer sensibler Nutzung ("Ruhige Gebiete")] in der künftigen Darstellung des FNP zu berücksichtigen.</p>	<p>Ein entsprechender Bezug bzw. Verweis zum Erläuterungsbericht wird ergänzt.</p> <p>Die Anlagenummerierung wird überarbeitet.</p> <p>Der entsprechende Hinweis ist für die Lärmaktionsplanung nicht von Belang und wird an das zuständige städtische Amt weitergeleitet.</p> <p>Auf die Notwendigkeit der Einbindung der ruhigen Gebiete in die Bauleitplanung wird im Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes bereits hingewiesen.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Verfahrenshinweis</p> <p>Die Stellungnahme ergeht ausschließlich aus Sicht der Regionalplanung. Im Hinblick auf die sich im Übrigen aus § 2 ROG und dem Landesentwicklungsplan Sachsen ergebenden Erfordernisse der Raumordnung wird auf die Stellungnahme der Landesdirektion Sachsen als Raumordnungsbehörde verwiesen.</p> <p>Der Planungsverband Region Chemnitz ist schriftlich über das Ergebnis der Abwägung zu informieren.</p>	<p>Statement</p> <p>Eine entsprechende Information wird vorgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
2.	<p>Polizeidirektion Zwickau</p> <p>08.01.2021</p>	<p>Aus polizeilicher Sicht kann dem Lärmaktionsplan grundsätzlich zugestimmt werden.</p> <p>Aus polizeilicher Sicht gibt es folgende Anmerkungen:</p> <p>1. Für das Zulassen unterschiedlicher Geschwindigkeitsprofile auf innerörtlichen Straßen, zwischen Kfz und Straßenbahn, bestehen rechtliche Bedenken.</p> <p>2. Das Aufstellen von "Motivanzeigetafeln" (Geschwindigkeitsanzeigetafeln) hat eine begrenzte Wirksamkeit, siehe Kommentar zu § 3 der StVO (17. Auflage; Roland Schurig).</p> <p>3. Weiterhin gibt es polizeiliche Zweifel zur punktuellen Geschwindigkeitsüberschreitung im Bereich Scheffelstraße / Talstraße.</p>	<p>unterstützendes Statement</p> <p>Entsprechende Beschilderungslösungen existieren in der Landeshauptstadt Dresden.</p> <p>In der zitierten Literatur sind keine Quellen zu den entsprechenden Aussagen angegeben. Untersuchungen im Auftrag des GDV sowie des LfULG haben gezeigt, dass „Motivanzeigetafeln“ in räumlich begrenzten Bereichen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus beitragen können. Gewöhnungseffekte waren dabei nicht zu beobachten.</p> <p>Angesichts der Straßenraumaufteilung ist nicht davon auszugehen, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die vorgegebene Geschwindigkeit halten. Auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung kamen entsprechende Hinweise.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		4. Für die Umsetzung der Maßnahmen, siehe Steckbrief (Anlage 1) "Handlungsansätze", sollte die Arbeitsgruppe VKO der Stadt Zwickau mit einbezogen werden.	Eine entsprechende Beteiligung wird im Rahmen der konkreten Umsetzung erfolgen.	im Rahmen der Umsetzung zu berücksichtigen
3.	Landratsamt Zwickau 12.01.2021	<p>Umweltamt Aus Sicht des Umweltamtes bestehen zum derzeitigen Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Zwickau keine Bedenken.</p> <p>Untere Immissionsschutzbehörde Zum vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes (Stufe 3) der Stadt Zwickau ergeben sich keine konkreten fachlichen Hinweise. Aus der Sicht des Immissionsschutzes gibt es zur vorgelegten Planung keine Bedenken.</p> <p>Untere Abfall-, Altlasten- und Bodenschutzbehörde Die Belange der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde sind erst bei Planung/Umsetzung konkreter baulicher Maßnahmen betroffen.</p> <p>Amt für Straßenbau Der Lärmaktionsplan der Stadt Zwickau berührt keine in der Bau- last des Landkreises Zwickau stehenden Kreisstraßen oder Verkehrsflächen. Des Weiteren sind keine Straßen- oder Verkehrsflächen von Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen, die in der Unterhaltungslast des Landkreises Zwickau liegen, betroffen. Insofern haben wir keine Einwände oder Forderungen.</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
4.	Eisenbahn- bundesamt 19.01.2021	Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bun-	Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>deseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) berühren.</p> <p>Zunächst ist festzustellen, dass das Eisenbahn-Bundesamt verantwortlich für die bundesweite Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes auf Haupteisenbahnstrecken ist, § 47 e Abs.3 i.V.m. § 47 c BImSchG. Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung hingegen liegt bei den betroffenen Kommunen, auf deren Gebiet die Hauptlärmquelle liegt, vgl. § 47 e Abs.1 i.V.m. § 47 d Abs.1 BImSchG. Mitwirkungspflichtig sind bei der kommunalen Lärmaktionsplanung die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, § 47 d Abs.2 a BImSchG.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen wird kein Anlass für die Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes gesehen, so dass im Hinblick auf derartige zukünftige Planungen gebeten wird, von der Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes abzusehen.</p> <p>Es empfiehlt sich im Übrigen die Abstimmung mit der DB Netz AG im Rahmen derer Mitwirkungspflicht.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen wird ausgeführt: „Mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, das am 6. Juli 2013 in Kraft getreten ist, wurde die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit ab dem 1. Januar 2015 auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen.“</p> <p>Statement</p> <p>Diese Abstimmung ist durch das EBA im Rahmen des o. g. Lärmaktionsplanes auf Bundesebene vorzunehmen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
5.	IHK 19.01.2021	<p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Zwickau dient als Planungsinstrument der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität innerhalb Zwickaus. Gemeinsam mit anderen Planwerken soll hierbei die städtebauliche Zukunft unserer Stadt, in diesem Fall unter besonderer Beachtung des Schwerpunkts "Lärm", gestaltet werden.</p> <p>Die Minderung von Schallemissionen im gesundheitsgefährdenden Bereich sowie die Verlagerung derer in weniger sensible Bereiche, können zur Steigerung von Lebens- und Wohnqualität sowie der Attraktivität einer Stadt führen. Sie ist somit grundlegend im Interesse der Industrie- und Handelskammer. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass eine Stadt weiteren Daseinsgrundfunktio-</p>	<p>Statement</p> <p>Die Funktion des Straßennetzes für den Personen- und Warenverkehr wird durch den Lärmaktionsplan nicht in Frage gestellt.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>nen nachkommen muss. Dabei hat der Verkehr (in Zwickau insbes. der Straßenverkehr) eine dominante Bedeutung. Der Personen- und Warenverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil und sogar Voraussetzung für unser Leben und insbesondere für das Leben und die Wirtschaft in einer Stadt.</p> <p>Weiterhin gilt es zu berücksichtigen, dass sowohl Schadstoffausstoß als auch Lärmemissionen von Kraftfahrzeugen in den letzten Jahren und Jahrzehnten wesentlich reduziert wurden. Zudem ist davon auszugehen, dass technische Weiterentwicklungen und der Umstieg auf die Elektromobilität auch zukünftig zur Lärmminde- rung beitragen. Natürlich kann und soll dies nicht zur Untätigkeit auf dem Gebiet der Lärmreduktion einladen. Dennoch muss diese Entwicklung bei der Abwägung vor allem von restriktiven Maß- nahmen berücksichtigt werden.</p> <p>Generell spricht sich die Industrie- und Handelskammer für Maß- nahmen aus, welche nachweislich den Verkehrsfluss fördern (Grüne Welle, Kreisverkehre gegebenenfalls mit Bypass, Abbiege- und Eingliederungsspuren, Verhinderung der Überlastung von Teilabschnitten durch verbessertes Baustellenmanagement) be- ziehungsweise bauliche sowie indirekte Maßnahmen (lärmmin- dernder Asphalt, abgeflachte Schacht- und Kanaldeckel, Straßen- begleitgrün), welche den Verkehrsfluss nicht einschränken. Auch neue Möglichkeiten der Digitalisierung können zur effizienteren und emissionsärmeren Verkehrssteuerung beitragen. Die denkba- ren und teils schon vorhandenen Möglichkeiten sind vielfältig und reichen von Parkleitsystemen bis hin zu Fahrstreifen, welche je nach Tageszeit in unterschiedliche Richtungen nutzbar sind.</p> <p>Auch die vermehrte Nutzung alternativer Verkehrsträger, wie bei- spielsweise Fahrrad, EBike oder E-Scooter sowie des ÖPNV kann zur Minderung von Lärm sowie anderer Emissionen beitragen. Wir sprechen uns aber dafür aus, Attraktivität und Angebot der emis- sionsarmen Alternativen zu verbessern, ohne den Kfz-Verkehr einseitig einzuschränken.</p>	<p>Eine signifikante Reduktion der Emis- sionen im MIV war in den letzten Jah- ren nicht zu verzeichnen. Auch die Elektromobilität wird die Konflikte nicht entscheidend lösen. Ab ca. 30 km/h ist das Rollgeräusch dominie- rend.</p> <p>Die geschilderten Maßnahmen bilden einen Teilbaustein zur Lärmminde- rung. Darüber hinaus bedarf es je- doch weiterer gezielter Maßnahmen, um eine Verbesserung der Betroffen- heitssituation erreichen zu können.</p> <p>Entsprechende Maßnahmen sind be- reits Bestandteil der integrierten Lärmminde- rungsstrategie.</p>	<p>kein Ände- rungsbedarf</p> <p>kein Ände- rungsbedarf</p> <p>bereits be- rücksichtigt</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Die im Lärmaktionsplan aufgeführten polizeilichen Kontrollen zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte und Geschwindigkeitsbegrenzungen finden unsere Zustimmung und sollten als Instrument häufiger genutzt werden. Neben getunten Fahrzeugen und Krafträdern sind nach unserer Sicht auch häufig Kleinkrafträder mit manipulierten Auspuffanlagen Ursache für Lärmspitzen insbesondere in Erholungs- und Ruhezeiten.</p> <p>Abschließend möchten wir nochmals auf die übergeordnete Bedeutung der Mobilität bei Erzeugung sowie Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen für die Menschen und Unternehmen unserer Region hinweisen. Diese Mobilität nachhaltig und verträglich für Mensch und Umwelt zu gestalten, ist ein wichtiger aber auch langwieriger Prozess. Einseitige Maßnahmen und Verbote zulasten des Kfz-Verkehrs, ohne zumut- und wirtschaftlich tragbare Alternativen, führen zu einer Abwertung des Wirtschaftsstandorts Zwickau und somit letztlich zu einer Attraktivitätsminderung unserer Region als Wohn- und Arbeitsort. Dies muss bei der Abwägung zur Maßnahmenumsetzung stets berücksichtigt werden.</p>	<p>unterstützendes Statement</p> <p>Der Lärmaktionsplan enthält keine einseitigen Maßnahmen oder Verbote zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Es erfolgte eine ausgewogene Berücksichtigung der Anforderungen aller Nutzergruppen und Verkehrsarten.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
6.	GZ Gebäude- und Grundstücksgesellschaft Zwickau mbH, 19.01.2021	<p>Grundsätzlich möchten wir bemerken, dass wir es sehr positiv finden, wenn stets in Abwägung der unterschiedlichen Interessenslagen Vorschläge zur Lärmreduzierungen geprüft und umgesetzt werden und somit eine Verbesserung des Wohnumfeldes dienen.</p> <p>Zu dem vorliegenden Entwurf haben wir keine Änderungsvorschläge. In den Nachtstunden Tempo 30 auf Teilbereiche der Werdauer Straße bzw. Marienthaler Straße finden wir positiv.</p> <p>Vielleicht wäre dies auch eine Möglichkeit für den Bereich der Talstraße (Bereich Abzweig Scheffelstraße -Kolpingstraße)</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Eine entsprechende Maßnahme wurde im Rahmen des Lärmaktionsplanes geprüft. Unter Berücksichtigung</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
			der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen wurde diese verworfen.	
7.	Jugendbeirat der Stadt Zwickau, 20.01.2021	<p>Aufgrund der kurzen Bearbeitungszeit und unseres mangelnden Fachwissens wollen wir nicht detailliert auf alle Punkte des uns vorliegenden Materials eingehen. Vor allem in Bezug auf bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung können und wollen wir uns nicht großartig äußern. Dennoch stehen wir diesen Vorschlägen positiv gegenüber, da sie auch allgemein der Sicherheit von Verkehrsteilnehmer*innen dienen als auch das Stadtbild modernisieren.</p> <p>Unsere Schwerpunkte wollen wir auf die Themen Radwege, ÖPNV und alternative Antriebsmöglichkeiten sowie Carsharing legen. All diese Punkte könnten eine Reduzierung von Privat-PKW zur Folge haben. Aus unserer Sicht ist dies ein wichtiger Prozess, den Straßenlärm zu vermindern. Uns ist durchaus bewusst, dass dafür sowohl ein Umdenken auf Seiten der Bürger*innen aber auch zuverlässige und zukunftsorientierte Konzepte durch die Stadt nötig sind. Beides langfristige Unterfangen. Aber schon heute besteht eine Vielzahl an alternativen Möglichkeiten mobil zu sein. Eine davon stellt die Nutzung des ÖPNV dar. Dieses besteht in Zwickau durch die SVZ, deren Angebot auch regelmäßig angepasst wird. Jedoch stehen wir als Jugendbeirat für einen Ausbau des bestehenden Angebotes. Mehr Möglichkeiten den ÖPNV zu nutzen sowie ein dichter Fahrplan, bzw. Streckennetz erhöhen in unseren Augen die Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV. Dabei halten wir eine Kopplung mit anderen Komponenten der individuellen Mobilität für sinnvoll (s. Abschnitt Radwege). Ebenso schlagen wir den Umstieg von klassischen Verbrennungsmotoren zu alternativen Antriebsmöglichkeiten vor. Dies könnte die Nutzung von Wasserstoff oder Strom in Form von Elektromotoren oder Oberleitungsbussen sein. Diese Beispiele dienen im Allgemeinen der Lärmreduzierung. Auf einem anderen Blatt stehen die Auswirkungen auf die Umwelt-Bilanz, welche ebenso betrachtet werden sollten. In dieser Hinsicht stehen wir</p>	<p>unterstützendes Statement</p> <p>Entsprechende Maßnahmen sind bereits Bestandteil der integrierten Lärminderungsstrategie des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Die konkrete Vertiefung und Umsetzung obliegt der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung sowie weiterführenden Detailkonzepten.</p> <p>Entsprechende Maßnahmen sind bereits Bestandteil der integrierten Lärminderungsstrategie des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Die konkrete Vertiefung und Umsetzung obliegt der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung sowie weiterführenden Detailkonzepten.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>für eine weitreichende und langfristige Forschung, um die Entwicklung der Elektromobilität unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt angemessen zu gestalten. Dafür sehen wir den VW-Standort in Mosel als vorteilhaft. Auch in der momentan laufenden Entwicklung von Oberleitungsbussen im Projektrahmen der WHZ sehen wir eine große Chance, im ÖPNV neue Wege zu gehen und Lärm zu verringern. Außerdem kann auf diesem Weg Tradition und Fortschritt für die Stadt Zwickau verbunden werden.</p> <p>Eine andere Möglichkeit sind die Angebote von Carsharing. Diese Alternative kann Vermietungsfirmen gegenüber einem geringeren Preis bieten und ist damit gerade für junge Menschen attraktiver. Dementsprechend sehen wir den Ausbau der Plattform „teilauto“ als äußerst positiv und hoffen auf rege Nutzung durch die Zwickauer Bürger*innen. Im Allgemein sehen wir im Carsharing die Möglichkeit, die Notwendigkeit einen eigenen PKW zu besitzen, zu mindern. Dadurch wären weniger Kfz im Stadtverkehr unterwegs, was die Lärmemission deutlich verringern würde.</p> <p>Ein weiterer Punkt ist das Radwegenetz der Stadt Zwickau. Durch Fahrradfahren kann sowohl die Schadstoffemission wie auch die Lärmproduktion gezielt und einfach reduziert werden. In diesem Zusammenhang sehen wir einen bewussten Ausbau als gute Wegbereitung für die Zukunft. Wir stellen uns eine bessere Verbindung von Wohngebieten mit der Innenstadt vor. Der Zugang von z. B. Ober- und Neuplanitz, oder auch Mariantal zum Zentrum ist teilweise nur durch die Nutzung von Straßen oder Fußwegen möglich. Dies bietet in unseren Augen weder ausreichende Sicherheit noch ein Maß an Komfort beim Radfahren.</p> <p>Daher schlagen wir eine Entkopplung der Radwege zum Straßenverkehr vor. Aktuelle Lösungen, welche auch uns im Alltag begegnen zeigen leider ein anderes Bild: Bestehende Straße werden kurzerhand durch aufgemalte Markierungen um Radwege erweitert. Die Fahrbahn für Kfz ist damit eingeschränkt und verstärkt die Effekte wie Unsicherheit und fehlender Komfort noch. Auch</p>	<p>Entsprechende Maßnahmen sind bereits Bestandteil der integrierten Lärminderungsstrategie des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Die konkrete Vertiefung und Umsetzung obliegt der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung sowie weiterführenden Detailkonzepten.</p> <p>Entsprechende Maßnahmen sind bereits Bestandteil der integrierten Lärminderungsstrategie des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Die konkrete Vertiefung und Umsetzung obliegt der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung, dem Radverkehrskonzept sowie weiterführenden Detailkonzepten.</p> <p>Eine Entkopplung der Radverkehrsinfrastruktur vom Straßenverkehr ist aufgrund der städtebaulichen Rahmenbedingungen nicht durchgängig möglich. Markierte Radverkehrslösungen (Radfahrstreifen und Schutz-</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>kann damit eher keine Akzeptanz auf Seiten von Autofahrer*innen für Radler hergestellt werden. Aufgrund des bestehenden Straßennetzes von Zwickau sehen wir diese Lösung als nicht sinnvoll an.</p> <p>Bspw. wäre eine Strecke durch den Galgengrund Richtung Innenstadt im Zuge einer Entkopplung denkbar. Auch die Bahnstrecke Pöhlau Richtung Schwanenteich, die aktuell nur von einer Traditionsbahn befahren wird, bietet gutes Potenzial für eine Radstrecke. Die Anwohner*innen des OT Pöhlau wären mobiler. Freizeitsportler*innen könnten leichter an die bereits geschilderte Route Richtung Wildenfels angebunden werden. Auch wenn wir die Arbeit der Betreiber der Traditionsbahn schätzen, sehen wir aktuell keine Erfüllung des ursprünglichen Zweckes dieser Strecke. Ein solches Projekt stärkt in unserer Sicht auch den Standortfaktor der Stadt Zwickau und verdichtet das Freizeit- und Erholungsangebot der Region.</p> <p>Weiterhin halten wir eine Kopplung von Radwegen und ÖPNV für sinnvoll. Damit meinen wir einen gut geplanten Radweg, der zur einer Bus-oder Bahnhaltestelle führt, um dort das Angebot des ÖPNV zu nutzen. Erfreulicherweise gewährt die SVZ im Rahmen der Beförderungsrichtlinien die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn, natürlich in beschränktem Maß. Mit dieser Möglichkeit sehen wir eine ideale Grundlage für die Kopplung beider Verkehrsmittel. Bspw. Sehen wir ein solches Projekt am Oberplanitzer Markt realisierbar. Die Haltestelle wird von mehreren Buslinien angefahren, auf der Strecke Richtung Innenstadt gibt es eine Anbindung an die Straßenbahn. In der Umgebung des Marktes finden sich außerdem mehrere Wohngebiete. Hinzu kommt, dass seit einiger Zeit eine Umgestaltung des Marktes geplant wird. In diesem Zuge ein solches Projekt mit umzusetzen, würde auch ein positives Signal an (potenzielle) Radfahrer*innen senden. Dies stünde im Zeichen des Lärmaktionsplanes und verschiedene Ansätze ließen sich effizient miteinander verbinden.</p>	<p>streifen) bilden ein bewährtes Element der Radverkehrsförderung und können wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.</p> <p>Detaillierte Betrachtungen zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur sind nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung, sondern obliegen dem Radverkehrskonzept.</p> <p>Die entsprechenden Hinweise werden an das zuständige Amt weitergeleitet.</p> <p>Detaillierte Betrachtungen zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr sind nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung, sondern obliegen dem Radverkehrskonzept bzw. der Nahverkehrsplanung.</p> <p>Die entsprechenden Hinweise werden an das zuständige Amt weitergeleitet.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Abschließend möchten wir ein gegenwärtiges Bauprojekt in den Fokus holen. An der Haltestelle Lindenstraße in Marienthal wird aktuell die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle erhöht. Damit wird das Ein- und Aussteigen für Fahrgäste erleichtert. Zusätzlich wird durch diese Umgestaltung die Möglichkeit für zu schnelles Fahren eingedämmt. Ebenso halten wir die alleinige Fahrbahn- nutzung auf einer eigenen Spur durch die Straßenbahn als sinnvoll, da akutes Abbremsen sowie Anfahren und rasante Überhol- manöver verringert werden. Wir sehen in diesem Schritt eine Aufwertung für Anwohner, Nutzer*innen der ÖPNV sowie Auto- fahrer*innen auf diesem Straßenabschnitt.	Statement	kein Ände- rungsbedarf
8.	Landesamt für Straßen- bau und Verkehr, Niederlas- sung Plau- en, 20.01.2021	mit Schreiben vom 26. November 2020 wurde dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Plauen, der Planent- wurf des Lärmaktionsplanes der Stufe 3 der Stadt Zwickau auf Grundlage von § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz mit der Bitte um Stellungnahme übergeben. Die sehr ausführlichen Unterlagen haben wir zur Kenntnis ge- nommen (Bericht inklusive Anlagen; Verfasser SVU Dresden). In Kenntnis der Tatsache, dass in diesem Fall die im Stadtgebiet vorhandenen Bundes- und Staatsstraßen in die Zuständigkeit der Stadtverwaltung Zwickau fallen, werden die Belange des LASuV nicht berührt.	Statement Statement Statement	kein Ände- rungsbedarf kein Ände- rungsbedarf kein Ände- rungsbedarf
9.	Landesamt für Umwelt, Landwirt- schaft und Geologie, 22.01.2021	Die in Zwickau gewählte Herangehensweise an die Lärmaktions- planung (LAP), in dem diese als Daueraufgabe und fortlaufender Prozess verankert wird, entspricht vollumfänglich der Intention der EU-Umgebungslärmrichtlinie und ist sehr zu begrüßen. Positiv zu werten sind weiterhin Art und Weise der Öffentlichkeitsbeteili- gung, die Vernetzung mit anderen Fachplanungen sowie der im LAP verankerte Controlling-Prozess. Zwar wird der Planungspro- zess dadurch komplexer, jedoch werden Synergieeffekte er- schlossen und die Möglichkeit für die Umsetzung der im LAP fest- geschriebenen Maßnahmen deutlich verbessert.	Statement	kein Ände- rungsbedarf

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Der Lärmaktionsplan fußt auf der vorangegangenen Lärmkartierung, in diesem Falle der Kartierungsrunde 2017. Da die Aktionsplanung jedoch nicht in jedem Fall zeitnah nach der Kartierung fertig gestellt werden kann, empfehlen wir aus Gründen der Nachvollziehbarkeit eine Umbenennung des „LAP Zwickau Stufe 3“ (=> dritte Umsetzungsstufe der Umgebungslärmrichtlinie in den Jahren 2017/2018) in „LAP Zwickau 2020“ (=> Zeitpunkt der Planerstellung samt Öffentlichkeitsbeteiligung.)</p> <p>Die von Zwickau gewählte Ausgestaltung der Maßnahmenplanung mittels Kombination von 18 Schwerpunktbereichen mit allgemeinen, gesamtstädtisch wirksamen Maßnahmen halten wir ebenfalls für zielführend. Anhand der dem LAP beigefügten Steckbriefe für jeden Schwerpunktbereich ist für den Leser die örtliche Situation nachvollziehbar und konkrete Maßnahmenvorschläge können abgewogen werden. Für die gesamtstädtischen Maßnahmen empfiehlt sich ebenfalls die Erstellung einer konkreten Maßnahmenliste, deren Umsetzungsstand im Rahmen des Controllings überprüft und bewertet werden kann.</p> <p>Ein Schwerpunkt bei der Maßnahmenfindung ist die Reduzierung bzw. lärmverträgliche Ausgestaltung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs. Wir sehen es dabei als Herausforderung, den innerstädtischen Verkehr sinnvoll lärmoptimiert zu gestalten und dennoch den überörtlichen Durchgangsverkehr leistungsfähig abzuwickeln. Für die Akzeptanz der in den Verkehr eingreifenden Maßnahmen durch die Bevölkerung halten wir diese Differenzierung für wichtig. Für die Hauptmagistralen mit Bündelungsfunktion und Interessenskonflikten zwischen Gesundheitsschutz und Widmungszweck der Straße kann unseres Erachtens auf die Einbeziehung passiver Maßnahmen (Schallschutzfenster) zur Reduktion der Lärmbelastung auf ein gesundheitsverträgliches Maß nicht verzichtet werden.</p> <p>Im vorliegenden Planentwurf werden die grundsätzliche Strategie, die möglichen Maßnahmenansätze sowie die Ergebnisse der</p>	<p>Eine entsprechende Veränderung wird zu diesem Zeitpunkt im Bearbeitungsprozess nicht als zielführend erachtet.</p> <p>Statement</p> <p>Entsprechende Strategien und Maßnahmen sind bereits Bestandteil des Konzeptes.</p> <p>An verschiedenen Punkten ist bewusst eine weiterführende Erläute-</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu be-</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Öffentlichkeitsbeteiligung teils ausführlich erläutert. Dies erhöht die Transparenz des LAP, vergrößert allerdings auch dessen inhaltlichen Umfang. Um den LAP inhaltlich attraktiv für den Leser zu halten, regen wir eine kritische Prüfung dahingehend an, ob gegebenenfalls noch Potenzial besteht, den Text einzelner Kapitel inhaltlich zu straffen ohne dass sich dadurch Einbußen in der Qualität des LAP ergeben.</p> <p>Im Rahmen des vorgesehenen Controlling-Prozesses empfehlen wir, in Abständen auch die Entscheidungsträger bzw. städtischen Gremien einzubeziehen, um das Thema auch hier nachhaltig zu verankern.</p> <p>Anmerkungen zu Textpassagen</p> <p>Die von uns vorgenannten Punkte sind ausschließlich als Hinweise zum Berichtsentwurf zu verstehen. Für Rückfragen oder Diskussionen dazu stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p> <p>Wir möchten weiterhin darauf hinweisen, dass dem LfULG die Aufgabe zukommt, regelmäßig den Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung gegenüber dem Bund und der EU-Kommission zu berichten. Die nächste turnusmäßige Prüfung und Fortschreibung des LAP schließt sich an die Lärmkartierung 2022 an. Erstmals wird den Kommunen dazu durch die EU eine Frist von zwei Jahren nach Fertigstellung der Kartierung eingeräumt. Nach derzeitigem Stand werden wir dementsprechend zum Stichtag 18. Juli 2024 die nächste Berichterstattung zur Lärmaktionsplanung von den Gemeinden einschließlich Nachweis einer aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung abfordern.</p>	<p>rung vorgenommen worden, um die komplexen Rahmenbedingungen und Zielstellungen besser vermitteln zu können.</p> <p>Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.</p> <p>Die Hinweise wurden jeweils einzeln geprüft und teilweise eingearbeitet.</p> <p>Statement</p>	<p>rücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
10.	Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH, 21.04.2021	Grundsätzlich ist die SVZ mit dem Bericht zum Lärmaktionsplan zufrieden. Als ÖPNV-Betreiber sind wir bezüglich Lärmschutz klar Teil der Lösung. Gleichwohl haben auch wir Optimierungspotenzial. Einen Teil davon haben wir bereits genutzt: Seit 11/2019 haben wir die Fahrten unseres Schleifwagens intensiviert, zudem im 07/2020 drei neue stationäre Kurvenschmieranlagen in Betrieb	Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>genommen und dafür bereits positive Anwohnerückmeldungen erhalten.</p> <p>Zu den Maßnahmen auf Seite 80:</p> <ul style="list-style-type: none"> • schleifen/schmieren im eigenen Arbeitswagen seit 11/2019 intensiviert, professionelles Riffelschleifen auch für 2021 eingeplant • Rasengleis insbesondere bei Grundinstandsetzungen zu befürworten (z. B. Talstraße) • neue Straßenbahnen nicht per se leiser (Thema Fahrwerke und Polygonalisierung der Räder), hier arbeiten wir im Zuge der Inspektionen an der Radprofilierung und an der Neubeschaffung von Fahrzeugen • Stärkung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes stärkt Lärminderung <p>Detailthemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S. 22 „Busbahnhof“ (Zentralhaltestelle) zukünftig nicht relevant, Haupt-Umsteigeknoten sind Neumarkt und Hauptbahnhof • Marienthaler Straße im Bereich Lindenhof seit 11/2020 einspurig – funktioniert offenbar und ist auf weitere Bereich Marienthaler Straße ausrollbar • Leipziger Straße im Zuge Barrierefreiheit gestaltbar – SVZ sollte hier gestaltungsoffen sein (ÖPNV-Beschleunigung wichtig, jedoch kann dynamische Zeitinsel mit Pulkführerschaft genügen) 	<p>In diesem Textkapitel werden die Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst. Die von der SVZ genannten, konkreten Maßnahmen werden im Sinne der gesamtstädtischen Lärminderungsstrategie positiv bewertet.</p> <p>Aufgrund des Fokus auf den Straßenverkehr ist eine Einbindung in den Lärmaktionsplan nicht zielführend.</p> <p>In diesem Abschnitt erfolgt lediglich eine Bestandsbewertung.</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>