



STADT GREIZ
fürstlich vogtländisch

Fortschreibung Lärmaktionsplan Greiz (Stufe 3)

**Ergebnisse der Fragebogenaktion 2018 und
von Geschwindigkeitsmessungen 2019**

SVUDresden

Ergebnisse der Fragebogenaktion zur Lärmaktionsplanung

Entsprechend der EU-Vorgaben erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplans für die Stadt Greiz eine frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung. Hierzu wurde eine Bürgerbefragung durchgeführt. Der in Abb. 1 dargestellte Fragebogen wurde im Amtsblatt und auf der Internetseite der Stadt veröffentlicht und stand im November 2018 für Hinweise, Anregungen und Maßnahmenvorschläge zur Verfügung. Bis zum Ende der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gingen insgesamt 111 ausgefüllte Fragebögen bei der Stadtverwaltung ein, welche in die Auswertung einfließen.

4
12/2018 | 02. November 2018

**Die Stadtverwaltung
informiert**

26. Jahrgang

Fragebogen zur Lärmaktionsplanung für die Stadt Greiz

Der Lärmaktionsplan der Stadt Greiz wird aktuell fortgeschrieben. Hauptgegenstand der Untersuchungen bilden die durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbelastungen an Hauptverkehrsstraßen mit einer hohen Verkehrsbelegung.

In der Stadt Greiz gilt dies für die Bereiche entlang der B 92 zwischen Pommeranz und Mylauer Straße, die B 94 zwischen Silberloch und Ortsausgang Schönfeld, den Straßenzug Brauerstraße / Lindenstraße / Obere Silberstraße / Hohe Gasse / Siebenhitze sowie den Altstadtbereich. Eine Übersichtskarte mit den betreffenden Straßenabschnitten finden Sie unter der nachfolgend angegebenen Internetadresse der Stadt Greiz unter dem Punkt Lärmkartierung 2017.

www.greiz.de/lap

Darüber hinaus sind hier auch die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 veröffentlicht.

Lärmprobleme durch den Straßenverkehr in anderen Bereichen der Stadt können natürlich auch gemeldet werden.

Mit den in der Lärmaktionsplanung getroffenen bzw. noch zu treffenden Maßnahmen sollen gesundheitsrelevante Lärmbelastungen zügig gemindert werden und ein Beitrag zur allgemeinen Verbesserung der Lärmbelastungssituation in der Stadt geleistet werden.

Mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung soll der Arbeitsprozess unterstützt werden. Daher laden wir Sie ein, an dieser Befragung teilzunehmen und uns Ihre Anregungen zu übermitteln.

Ihre Rückmeldung ist uns wichtig! Das Ausfüllen des Fragebogens wird etwa 2 - 3 Minuten dauern. Die Auswertung der Befragung erfolgt anonymisiert.

Den ausgefüllten Fragebogen senden Sie bitte **bis zum 30.11.2018** an das Rathaus der Stadt Greiz, Markt 12, 07973 Greiz, an die E-Mail-Adresse stadtplanung@greiz.de oder Sie werfen den Fragebogen in den Briefkasten am Rathaus oder am Bauamt von-Westernhagen-Platz 5. Sie können aber auch direkt an der Online-Befragung auf der Homepage der Stadt unter der o.g. Internetadresse teilnehmen. Dort finden Sie auch den Fragebogen zum Herunterladen/Ausdrucken.

Wir freuen uns über Ihre Unterstützung.

Vielen Dank! Ihre Stadtverwaltung

1. **Wo wohnen Sie?** Straße (eine Angabe der Hausnummer ist nicht erforderlich)

.....

2. **Von welchen Lärmquellen fühlen Sie sich besonders belästigt?**

	sehr belästigt	belästigt	weniger belästigt	gar nicht belästigt	kommt nicht vor
Kfz-Verkehr (Pkw, Krad, etc.)	<input type="checkbox"/>				
Schwerlastverkehr (Lkw, Busse, etc.)	<input type="checkbox"/>				
Eisenbahnverkehr	<input type="checkbox"/>				
Sonstige (bitte angeben)	<input type="checkbox"/>				

3. **Wo und wann fühlen Sie sich durch den Lärm gestört?**

.....

.....

tags abends nachts

4. **Ist für Sie in der Vergangenheit eine Verbesserung der Lärmsituation eingetreten?**

ja nein

Falls ja, welche Maßnahmen waren hierfür aus Ihrer Sicht verantwortlich?

.....

5. **Die Umsetzung welcher Maßnahmen zur Lärminderung finden Sie geeignet?** Mehrfachnennungen sind möglich

<input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsbegrenzung <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsüberwachung <input type="checkbox"/> lärmoptimierter Asphalt <input type="checkbox"/> Schallschutzfenster <input type="checkbox"/> Sonstiges	<input type="checkbox"/> Optimierung des Bus- und Bahnangebotes <input type="checkbox"/> Fahrbahnoberflächensanierung <input type="checkbox"/> Reduzierung Kfz-Fahrbahnflächen <input type="checkbox"/> Verbesserung der Bedingungen für Fuß- & Radverkehr
---	---

.....

.....

Die Stadt Greiz erhebt im Zusammenhang mit der Befragung keine personenbezogenen Daten. Sofern Sie uns jedoch den Fragebogen per E-Mail oder sonst durch einen identifizierbaren Kommunikationsweg zuleiten, wäre eine Identifizierung Ihrer Person möglich. In diesem Fall willigen Sie ausdrücklich freiwillig mit der Übermittlung in die kurzfristige Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten ein. Die Einwilligung ist mit Wirkung für die Zukunft widerrufbar. Jede Verarbeitungstätigkeit bis zum Zeitpunkt des Widerrufs bleibt rechtmäßig. Gern können Sie den Fragebogen auch anonym übergeben, bspw. am Verwaltungssitz oder durch die Nutzung einer anonymen E-Mail-Absender-Adresse.

Abb. 1: Online-Fragebogen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Vordergrund der Befragung stand die Schaffung niederschwelliger Beteiligungsmöglichkeiten für die breite Öffentlichkeit bereits im Frühstadium der Lärmaktionsplanung. Eine Erfassung repräsentativer und statistisch abgesicherter Daten war hingegen nicht Ziel der frühzeitigen Beteiligung. Es handelt sich entsprechend um eine nichtrepräsentative Befragung. Dies zeigt sich auch an Hand der Verteilung der Teilnehmenden in Bezug auf die einzelnen Stadtgebiete (siehe Abb. 2). Diese deckt sich nicht mit den Bevölkerungsanteilen.

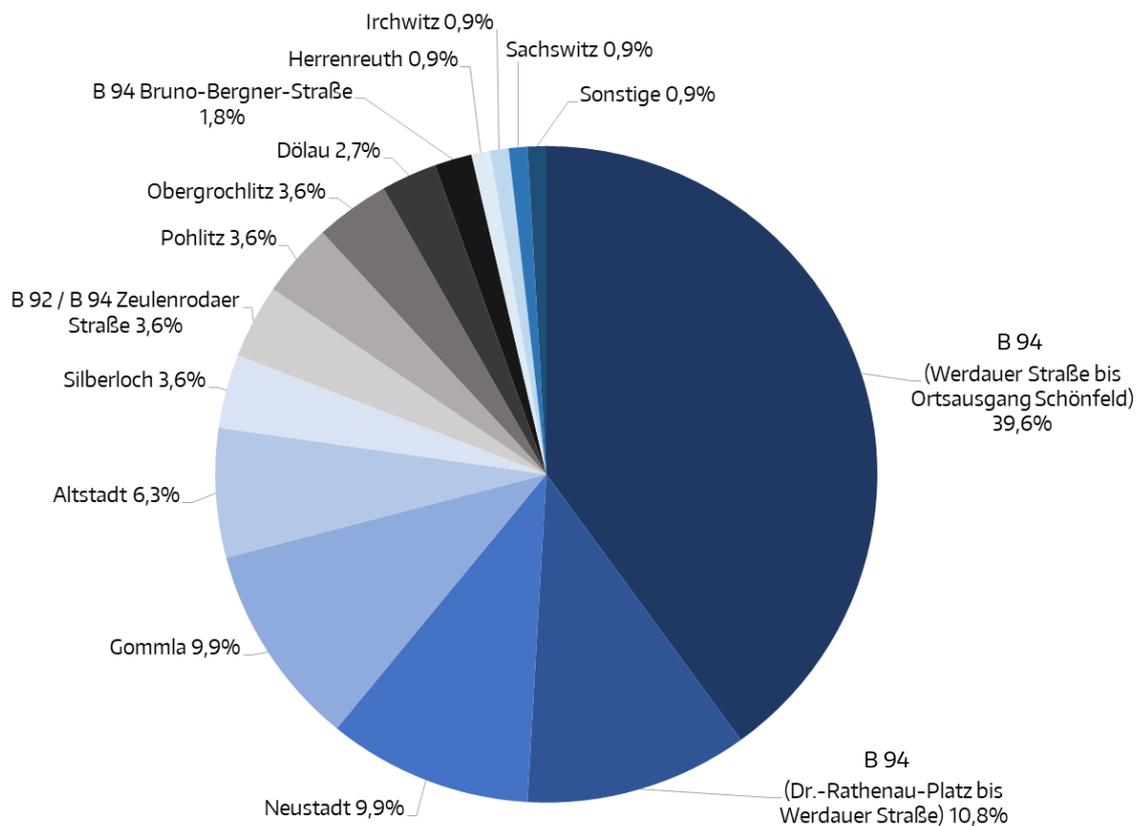


Abb. 2: Zuordnung der Teilnehmenden nach Stadtgebieten

Eine besonders starke Beteiligung an der Bürgerbefragung war mit einem Anteil von ca. 40 % entlang der B 94 im Abschnitt Werdauer Straße bis Ortsausgang Schönfeld festzustellen. Darüber hinaus erfolgten vielschichtige Rückmeldungen aus einer Vielzahl von Stadt- und Ortsteilen mit Schwerpunkten entlang der beiden Bundesstraßen.

Im Rahmen der Bürgerbefragung wurde u. a. nach der subjektiven Belästigung durch die verschiedenen Lärmquellen im Stadtgebiet gefragt. Die vorgegebenen Antwortmöglichkeiten reichten von „nicht belästigt“ bis „sehr belästigt“. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit mit „kommt nicht vor“ zu antworten.

Im Ergebnis der Auswertung (siehe Abb. 3) wird deutlich, dass die Mehrzahl der Teilnehmer an der Bürgerumfrage den Kfz-Verkehr als starke Belästigung wahrnimmt. Lediglich ca. 9 % der Antwortenden fühlen sich nicht oder nur in geringem Umfang vom Kfz-Verkehr belästigt.

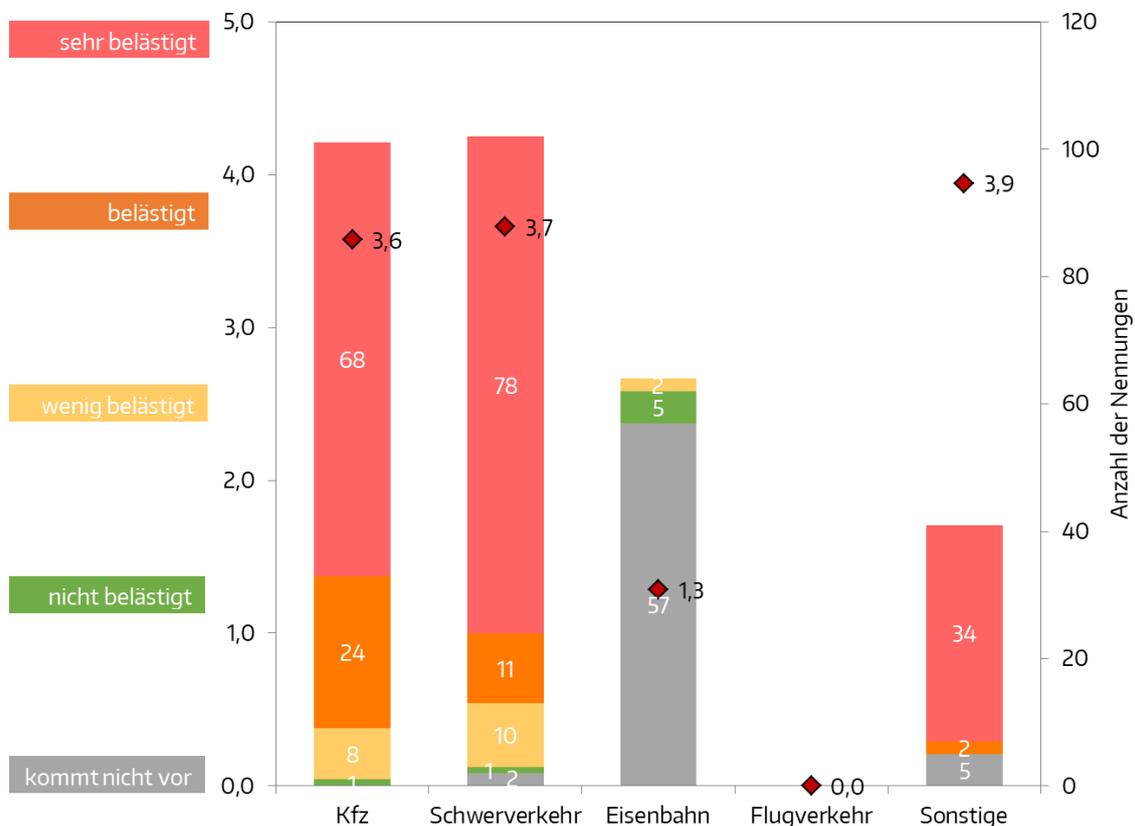


Abb.3: Ergebnisse subjektive Einschätzung Belästigungsniveau nach Lärmart

Für den Schwerverkehr zeigt sich eine ähnliche Grundverteilung. Allerdings ist einerseits die Zahl der nicht oder lediglich gering Betroffenen mit ca. 13 % etwas höher. Andererseits ist der Anteil der Teilnehmenden, welche sich stark belästigt fühlen mit 76 % nochmals höher als beim Gesamtverkehr.

Beim Eisenbahnverkehr ist festzustellen, dass lediglich eine geringe Anzahl (7 Antworten) der Teilnehmenden überhaupt im Umfeld einer Eisenbahnstrecke wohnt. Diese fühlen sich wenig bzw. nicht durch den Eisenbahnlärm belästigt. Zum Luftverkehr wurden keine Angaben gemacht.

Folgende weitere spezielle Lärmquellen wurden im Rahmen der Bürgerbefragung benannt ([...] Zahl der Nennungen) und hinsichtlich ihres Belästigungsniveaus unter „Sonstige“ bewertet:

- Industrie- und Gewerbeeinrichtungen [11]
- Motorräder, Quads [6]

- Motorflieger Flugplatz Obergrochlitz [5]
- Lieferverkehr [4]
- Lockere Kanaldeckel [2]
- Veranstaltungen Vogtlandhalle, Goethepark [2]
- Busverkehr [2]
- Schneeräumfahrzeuge [1]
- landwirtschaftliche Maschinen [1]
- Gebäudetechnik [1]
- Laubbläser [1]
- Kirchenglocken [1]
- Rettungsfahrzeuge [1]

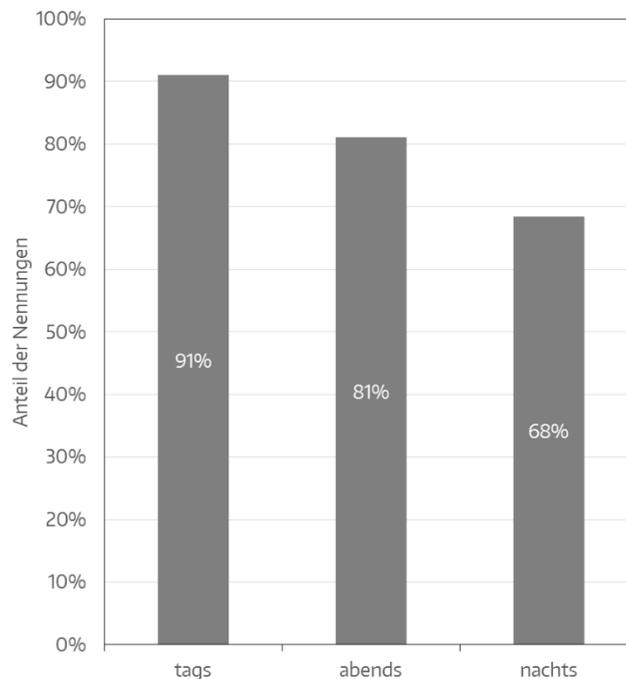


Abb. 4: Zeitpunkt der Belästigung

In Abb. 4 ist dargestellt, zu welchem Zeitpunkt sich die Teilnehmenden besonders belästigt fühlen. Mit einem Anteil von ca. 91 % wurde hierbei am häufigsten mit tags geantwortet. Zirka 68 % der Befragten empfinden die Situation nachts als störend. Dies verdeutlicht aber auch, dass die potenziellen gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die nächtlichen Lärmbelastungen vielen betroffenen Einwohnern nicht bewusst sind. Gleichzeitig wird damit auch der parallele Handlungsbedarf für den Tageszeitraum deutlich.

Lediglich von einer geringen Zahl der Teilnehmenden (ca. 12 %) wurde die Meinung vertreten, dass in der Vergangenheit eine Verbesserung ihrer Lärmsituation eingetreten ist (siehe Abb. 5). Als Ursache für die positiven Veränderungen wurden folgende Gründe ([...] Zahl der Nennungen) angegeben:

- Tempo 30, versetztes Parken Lindenstraße [3]
- leiserer Asphalt Gommla [3]
- Neugestaltung August-Bebel-Straße [1]
- Tempo 30 Neustadt / Neubau Neustadtring [1]

Darüber hinaus wurden hier verschiedentlich temporäre Zeiträume genannt, in denen bedingt durch Baumaßnahmen keine oder deutlich geringere Verkehrsaufkommen zu verzeichnen waren.

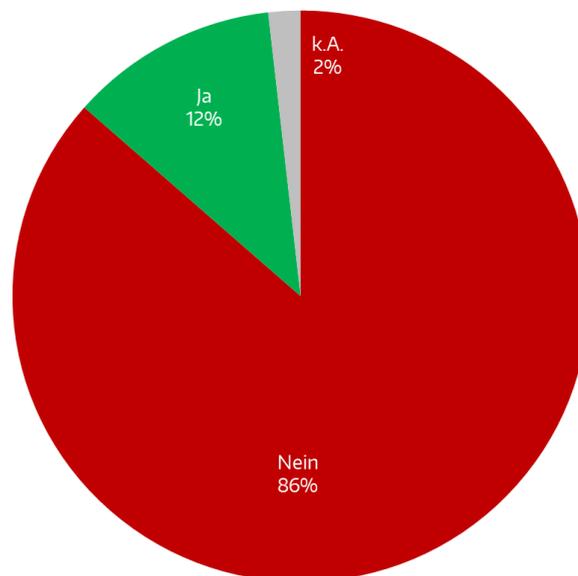


Abb. 5: Verbesserungen in der Vergangenheit

Neben der subjektiven Bewertung der Betroffenen bestand im Rahmen der Bürgerbefragung die Möglichkeit Hinweise, Anregungen und Maßnahmenvorschläge zu äußern.

Aus Sicht der Teilnehmenden an der Bürgerbefragung sind Geschwindigkeitsbegrenzungen am geeignetsten (siehe Abb. 6), um eine Lärminderung zu erreichen. Auch weitere Verbesserungen im Bereich des Umweltverbundes sowie die Optimierung von Fahrbahnoberflächen durch den Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt werden als besonders sinnvolle Lärminderungselemente angesehen.

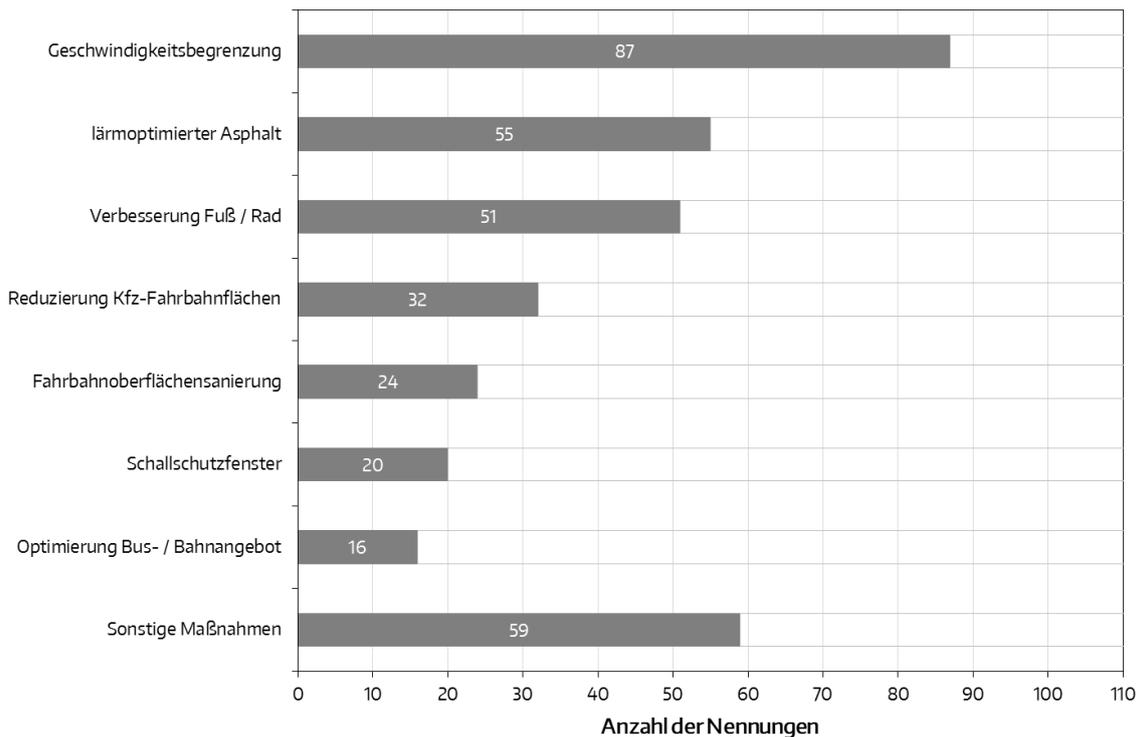


Abb. 6: Geeignete Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmenden

Zudem unterbreiteten Bürger verschiedene eigene Maßnahmenvorschläge mit Bezug zum Kfz-Verkehr:

Allgemeine Aspekte:

- Einsatz leiserer Linienbusse
- Gullideckel sanieren und ebenerdig zur Fahrbahn einbauen
- Geschwindigkeitskontrollen
- Förderung des Umweltverbundes / Reduzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr (Wege + Abstellmöglichkeiten)
- Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Schulungen für Lkw-Fahrer
- zusätzliche Bushaltestelle im Bereich Schmidtstraße (aus Richtung Stadtzentrum)
- Schließung des ALDI-Lagers in Daßlitz

B 94 - Reichenbacher Straße:

- zusätzliche sichere Quermöglichkeiten vor allem im Bereich der Bushaltestellen und Knotenpunkte (z. B.: Kermannstraße, Bäckerei Schulze Werdauer Straße)
- Geschwindigkeitsbegrenzung
- Radwege / besserer Schutz für Radfahrer
- leiserer Asphalt
- stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

- Verbesserung Zuwegung zur Haltestelle in Schönfeld (Gehweg bricht abrupt ab)
- Errichtung einer Mautsäule an der Kahmerschen Höhe
- generelles Überholverbot / durchgezogene Mittellinie

B 94 - Silberloch

- zeitnaher Bau des vorgeschlagenen Kreisverkehrs
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Schaffung einer Gehbahn zur Bushaltestelle

B 94 - Zeulenrodaer Straße

- zusätzliche sichere Querungsmöglichkeiten (z. B. Insel in Höhe Waldstraße)
- Fußgängerampel (Zugang Schule)
- stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

B 94 - Bruno-Bergner-Straße / Schloßbrücke

- Reduzierung der Umwege für den Radverkehr im Bereich der Schloßbrücke
- zusätzliche Querungsstelle im Bereich der Aufweitung auf 3-Spuren aus Richtung Kreisverkehr kommend (im Einmündungsbereich Poststraße)

Marstallstraße:

- Ausbau mit breiteren Bürgersteigen und sicheren Mittelinseln
- Tempo 30 Marstallstraße

Hohe Gasse:

- sichere Querungsstellen (vor allem im Kreuzungsbereich Marstallstraße)
- Geschwindigkeitsbeschränkungen (Seitenwechsel des Gehweges mit schlechter Sicht, Schulweg, Probleme für ältere Menschen)

Obere Silberstraße

- Einbahnstraßenregelung in Richtung Innenstadt (für Begegnungsfall Lkw / Lkw zu schmal)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Verbesserung der Gehwege

Lindenstraße

- Verkehrsüberwachung

Bahnhofstraße:

- Sperrung der Bahnhofstraße für Busse / Beibehaltung der Umleitungsstrecke
- Verlegung des Busbahnhofes auf die andere Seite des Bahnhofes an den Neustadtring

Verkehrs- und Tonnagebeschränkungen:

- Erweiterung Tempo-30-Zone auf die Otto-Meier-Straße sowie Fahrverbot ab 7,5 Tonnen außer Lieferverkehr

- Tonnagebeschränkung Raasdorfer Straße
- Befahren der Carolinenstraße nur für Anlieger / Bodenwellen
- Busverkehr nicht mehr durch die Thomasstraße

Verbesserung der Fußgängerquerungsmöglichkeiten:

- Mittelinseln und stationäre Geschwindigkeitsüberwachung in der Plauenschen Straße in Dölau (B 92)
- Querungshilfe im Zuge der Plauenschen Straße in Rothenthal (B 92)
- Fußgängerüberweg Pohlitzer Straße in Höhe der Regelschule Ostvorstadt

Weitere Maßnahmen:

- Fahrbahnschäden Schönfelder Straße beseitigen
- Schallschutzwände in der Ortslage Gommla
- Verkehrsberuhigter Bereich Wiesenstraße

Darüber hinaus wurden folgende Hinweise und Maßnahmenvorschläge zu anderen Lärmquellen abgegeben:

- Reduzierung des Lärms durch Heizaggregate und Lüfter von Gebäuden
- keine Erweiterung des Gewerbegebietes in Gommla
- Verlegung der Partys in der Vogtlandhalle
- Lautstärkereduzierung bei Veranstaltungen im Goethepark
- Polizeikontrollen im Goethepark nach 22 Uhr
- weniger Starts und Landungen von Motorflugzeugen in Obergrochlitz genehmigen (nur Hobbyflieger), Sonn- und Feiertagsruhe einhalten
- Modellflieger mit Verbrennungsmotor bzw. Turbine verbieten
- strikte Vorgaben für den Garten- und Landschaftsbau im Fürstlich Greizer Park

Die für Straßenverkehrslärm relevanten Hinweise und Anregungen wurden im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft bzw. abgewogen und in die Maßnahmenstrategie, wenn nicht bereits ohnehin enthalten, einbezogen.

Ergänzend zum Fragebogenrücklauf ist zu berücksichtigen, dass im Vorfeld der Lärmaktionsplanung ca. 170 Bürger und Bürgerinnen der Stadt Greiz sich im Rahmen einer Unterschriftenaktion für einen besseren Lärmschutz entlang der B 94 eingesetzt haben. Von den Unterzeichnern werden insbesondere folgende Maßnahmen als geeignet angesehen:

- wirkungsvolle Geschwindigkeitskontrollen
- leiserer Fahrbahnbelag
- stellenweise Tempolimits für Lkw und nachts für alle Fahrzeuge

Geschwindigkeitsmessungen

Im Rahmen der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes wurden an zwei Standorten im Zuge der Reichenbacher Straße (B 94) die Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr mittels Seitenradartechnik über den Zeitraum einer Woche (07.02.2019 bis 13.02.2019) erfasst. Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 zusammengefasst. Darüber hinaus ist in den Abb. 7 und Abb. 8 jeweils die fahrtrichtungsbezogene Geschwindigkeitsverteilung dargestellt.

		Reichenbacher Straße in Höhe Genossenschaftsstraße		Reichenbacher Straße in Höhe T.-Müntzer-Str. (OT Schönfeld)	
		Richtung Reichenbach	Richtung Stadtzentrum	Richtung Reichenbach	Richtung Stadtzentrum
DTV _{Mo-Fr}		9.844 Kfz/24h		5.178 Kfz/24h	
SV-Anteil _{Mo-Fr}		6,5 %		7,4 %	
DTV _{Mo-So}		8.622 Kfz/24h		4.700 Kfz/24h	
SV-Anteil _{Mo-So}		5,5 %		6,1 %	
V ₈₅ -Geschwindigkeit*, ganztags		61 km/h	57 km/h	54 km/h	63 km/h
V ₈₅ -Geschwindigkeit*, abends / nachts (20 - 6 Uhr)		66 km/h	61 km/h	57 km/h	64 km/h
ganztags	> 40 km/h	90,8 %	93,7 %	90,5 %	95,2 %
	> 50 km/h	60,9 %	44,0 %	31,9 %	65,6 %
	> 60 km/h	12,5 %	4,9 %	2,2 %	20,2 %
	> 70 km/h	1,8 %	0,7 %	0,1 %	5,3 %
	> 80 km/h	0,3 %	0,2 %	0,0 %	1,1 %
abends / nachts (20 - 6 Uhr)	> 40 km/h	92,6 %	96,7 %	92,1 %	95,1 %
	> 50 km/h	79,2 %	67,2 %	44,7 %	68,6 %
	> 60 km/h	30,3 %	14,2 %	5,9 %	21,8 %
	> 70 km/h	7,1 %	2,2 %	0,4 %	4,8 %
	> 80 km/h	1,2 %	0,8 %	0,0 %	1,2 %
* Bei der V ₈₅ -Geschwindigkeit handelt es sich um eine verkehrsplanerische Kenngröße, welche die Geschwindigkeit angibt, die von 85 % der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird. Diese dient als wichtiger Indikator für die Einschätzung des Geschwindigkeitsverhaltens.					

Tab. 1: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen

An beiden Standorten wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mehreren Tausend der Verkehrsteilnehmer überschritten. Die V_{85} -Geschwindigkeit¹ als wichtiger Indikator für die Bewertung des Geschwindigkeitsniveaus liegt bezogen auf alle erhobenen Fahrzeuge je nach Standort und Fahrtrichtung zwischen 54 und 63 km/h. Für den Abend- und Nachtzeitraum wurde für die Zählstelle in Höhe der Genossenschaftsstraße stadtauswärts eine V_{85} von 66 km/h ermittelt. An beiden Standorten liegen die V_{85} -Geschwindigkeiten deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Am höchsten ist ganztags das Geschwindigkeitsniveau an der Erhebungsstelle im Ortsteil Schönfeld in stadteinwärtiger Richtung. Die V_{85} -Geschwindigkeit liegt hier bei 63 km/h. Rund zwei Drittel der Verkehrsteilnehmer fahren schneller, als die erlaubten 50 km/h (siehe Abb. 7). Werktags sind damit durchschnittlich allein in dieser Richtung über 500 Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten von über 60 km/h und über 130 Fahrzeuge mit mehr als 70 km/h zu verzeichnen. Etwa 1 % der Verkehrsteilnehmer passierte den Querschnitt in talwärtiger Richtung mit einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h.

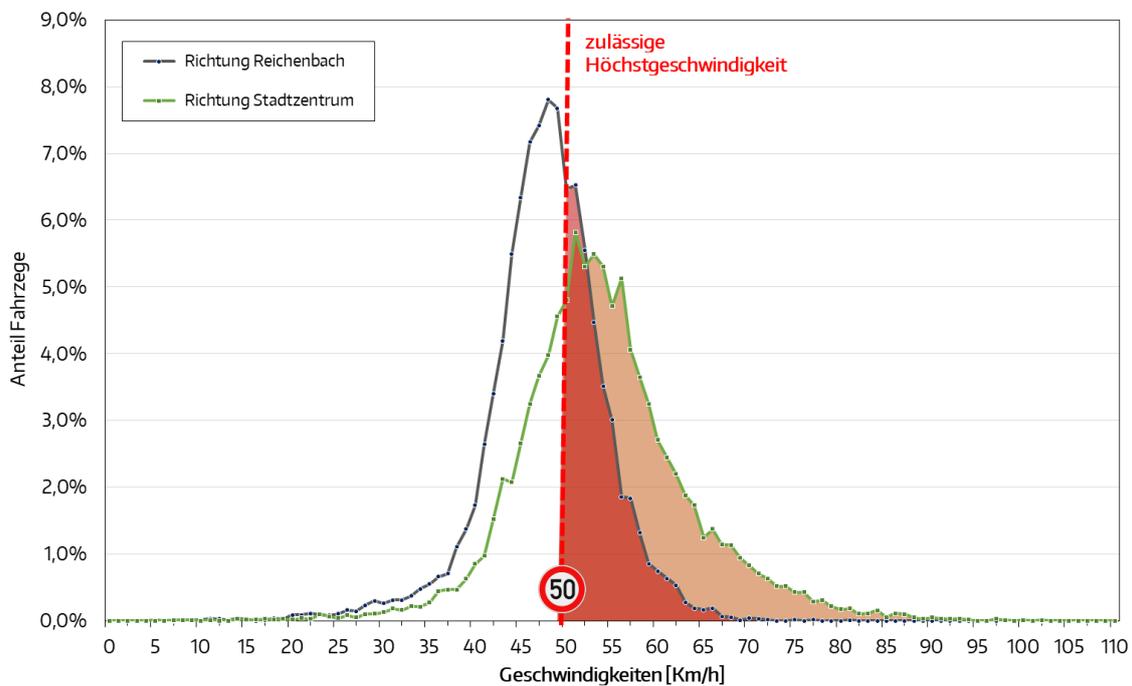


Abb. 7: Geschwindigkeitsverteilung Reichenbacher Straße in Höhe T.-Müntzer-Str.

In der Gegenrichtung ist das Geschwindigkeitsniveau an der Erhebungsstelle in der Ortslage Schönfeld bedingt durch die Steigungssituation sowie durch den benachbarten Kreuzungsbereich mit Bushaltestelle niedriger (siehe Abb. 7). Jedoch fahren auch hier ca. 32 % der Verkehrsteilnehmer schneller, als erlaubt. Abends und nachts erhöht sich deren Anteil auf ca. 45 %.

¹ Die V_{85} -Geschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, welche von 85 % der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird.

Angesichts der im direkten Umfeld der Erhebungsstelle in Schönfeld vorhandenen Rahmenbedingungen (Bushaltestelle, Kurvenbereich, Einmündungssituation) und der damit verbundenen Interaktionen / Dämpfungseffekte ist für die anschließenden Streckenabschnitte teilweise mit nochmals höheren Geschwindigkeiten zu rechnen.

Am Erhebungsstandort in Höhe der Genossenschaftsstraße sind kaum topographische Wechselwirkungen zu verzeichnen. Hier ergeben sich die Unterschiede im Wesentlichen durch den nahegelegenen LSA-Knotenpunkt Reichenbacher Straße / Brauereistraße. In Richtung Stadtzentrum sind die Geschwindigkeiten in Annäherung an den Rückstaubereich etwas niedriger. Nichts desto trotz liegt die V_{85} -Geschwindigkeit auch hier bezogen auf alle erfassten Fahrzeuge mit 57 km/h deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Etwa 44 % der Verkehrsteilnehmer fahren schneller, als erlaubt.

In der Gegenrichtung ist der Anteil der Fahrzeuge, welche die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschreiten mit ca. 61 % deutlich höher. Die V_{85} -Geschwindigkeit liegt hier bei 61 km/h. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die statistischen Werte durch die Einbieger aus Richtung Genossenschaftsstraße sowie die nahegelegene Haltestelle (Nebenmaximum bei 25 km/h in Abb. 8) gedämpft werden.

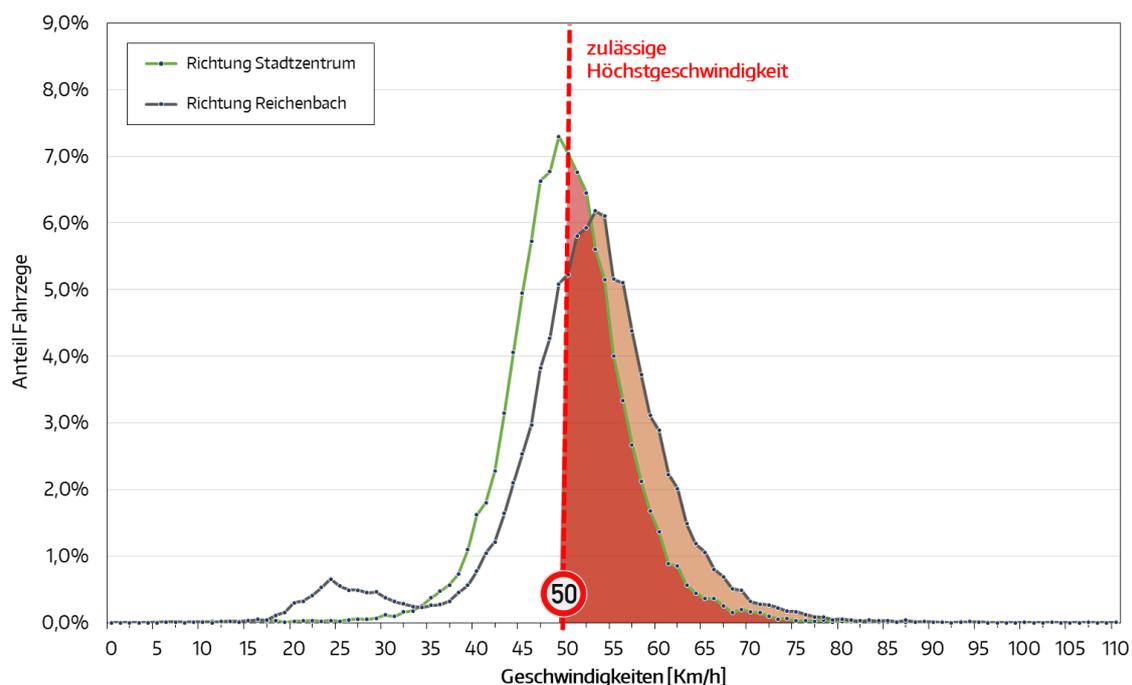


Abb. 8: Geschwindigkeitsverteilung Reichenbacher Straße in Höhe Genossenschaftsstr.

In den Abend- und Nachtstunden ist für die Zählstelle in Höhe der Genossenschaftsstraße ein deutlicher Anstieg des Anteils der Fahrzeuge zu beobachten, welche die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten. Lediglich ca. 21 % bzw. 33 % der Verkehrsteilnehmer fahren in diesen Zeiten nicht schneller als erlaubt.

Insgesamt ist für die beiden Erhebungsstandorte festzustellen, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten häufig und teilweise deutlich überschritten werden. Lärmseitig sorgt dies für Zusatzbelastungen, welche im Rahmen der Lärmkartierung nicht berücksichtigt sind. Dies betrifft einerseits die Mittelungspegel.

Deutlich schwerwiegender sind jedoch die Auswirkungen auf die Maximalpegel der Einzelvorbeifahrereignisse. Sowohl die höhere Lautstärke als auch die größere Häufigkeit entsprechender Ereignisse hat einen wesentlichen Einfluss auf die gesundheitlichen Folgen des Straßenverkehrslärmes.

Darüber hinaus werden durch die überhöhten Geschwindigkeiten die Trennwirkungen des Hauptstraßenzuges weiter verstärkt. Zeitlücken können schlechter eingeschätzt werden. Die Gefährdungspotenziale beim Queren sind nochmals deutlich höher. Angesichts der abschnittsweise nur einseitig vorhandenen Gehwege sowie teilweise fehlender sicherer Quermöglichkeiten u. a. im Bereich der Bushaltestellen ist dies als besonders problematisch einzuschätzen. Vor allem für Kinder und Senioren ergeben sich deutliche zusätzliche Einschränkungen und Gefährdungen.