STADT REGENSBURG

# Beschlussvorlage

**öffentlich**

Drucksachennummer
VO/20/16813/61

Zuständig
Stadtplanungsamt

Berichterstattung
Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

## Gegenstand: Lärmaktionsplan Regensburg

Beratungsfolge

| Datum | Gremium | TOP-Nr. |
|---|---|---|
| 07.07.2020 | Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen | |

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss beschließt:

1. Der Lärmaktionsplan der Stadt Regensburg wird beschlossen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen – soweit sie im Einflussbereich der Verwaltung liegen – im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel umzusetzen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Lärmaktionsplan auf Grundlage der Lärmkartierung 2017 des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) fortzuschreiben und über die Ergebnisse zu berichten.

**Sachverhalt:**

Auf der Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) und ihrer Umsetzung im Bundesimmissionsschutzgesetz sowie im Bayerischen Immissionsschutzgesetz hat die Stadt Regensburg für das gesamte Stadtgebiet einen Lärmaktionsplan aufgestellt (siehe Anlage 1). Am 16.07.2019 hat der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen (vgl. VO/19/15647/61) beschlossen, den Entwurf des Lärmaktionsplans der Öffentlichkeit in geeigneter Form zur Kenntnis und Rückmeldung zu geben sowie das Einvernehmen bei beteiligten Stellen herzustellen. Ferner sollte ein kommunales Förderprogramm zur Unterstützung passiver Schallschutzmaßnahmen entwickelt werden.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Die rechtzeitige und effektive Beteiligung der Öffentlichkeit ist gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. Bundes-Immissionsschutzgesetz ein zentrales Element bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2014 geäußerten Hinweise und Meinungen der Bürgerinnen und Bürger wurden bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans berücksichtigt. Im Rahmen der Mitwirkung war die Stadtbevölkerung ein weiteres Mal vom 16.10. bis 17.11.2019 zur Beurteilung der Maßnahmen des Entwurfs des Lärmaktionsplans der Stadt Regensburg vom Juni 2019 aufgefordert. Die wesentlichen Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans wurden im Anlagenanhang, Anlage 5, des Lärmaktionsplans zusammengefasst. Ein detaillierter Bericht der Öffentlichkeitsbeteiligung liegt in Anlage 2 der Sitzungsvorlage bei. Die Öffentlichkeitsbeteiligung machte die Zustimmung zu den beabsichtigten Maßnahmen deutlich, so dass keine Änderungen an den Maßnahmen im Vergleich zu der Entwurfsfassung veranlasst waren.

Einvernehmen beteiligter Stellen

Aufgrund der Erstellung des Lärmaktionsplans in Begleitung der Arbeitsgruppe Lärm, in der Vertreter des Stadtplanungsamtes, des Umweltamtes, des Tiefbauamtes, des Stadtgartenamtes, des Amtes für Öffentliche Ordnung und Straßenverkehr sowie des Amtes für Stadtentwicklung vertreten sind, wurde das Einvernehmen mit den beteiligten Stellen hergestellt. Die Maßnahmen mit verkehrsrechtlicher Auswirkung (Tempo 30) wurden mit der „das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH“ abgestimmt. Letztendlich wurde bereits im April 2020 vor Beschlussfassung das Einvernehmen der Regierung der Oberpfalz hergestellt (siehe Anlage 6 des Lärmaktionsplans). Darüber hinaus gibt es keine weiteren Träger öffentlicher Belange, die in ihrer Zuständigkeit zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen zu beteiligen sind.

Sachstand Maßnahmenpaket

Für die Maßnahmen des 5-Jahres Maßnahmenpakets (siehe Karte 16 des Lärmaktionsplans, einschließlich Nummerierung des Maßnahmenbereichs, z.B. 02.11) liegt folgender Sachstand vor:

| Maßnahme | Sachstand |
|---|---|
| Aktive bzw. passive Lärmschutz-maßnahmen im Zuge | Die Regierung der Oberpfalz hat im April 2020 auf Antrag der Stadt Regensburg ein Ergänzungsverfahren zur Planfeststellung „Ausbau der Nordgaustraße zwischen Amberger Straße und Isarstraße mit |

| | |
|---|---|
| des Ausbaus der Nordgaustraße (02.12 und 02.13) | Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau des Lappersdorfer Kreisels“ eingeleitet. Der Umsetzungszeitraum ist abhängig vom Baurechts-verfahren. Passive und aktive Schallschutzmaßnahmen sind im Rahmen der Lärmvorsorge bei der Planung berücksichtigt. |
| Aktive bzw. passive Lärmschutz-maßnahmen im Zuge der Erneuerung Frankenbrücke (02.03) | Im Zuge der Erneuerung der Frankenbrücke werden in dem Ausbauabschnitt, Frankenstraße zw. Drehergasse und Holzgartenstraße, schalltechnische Berechnungen durchgeführt. Passive und aktive Schall-schutzmaßnahmen werden geprüft und im Rahmen der Lärmvorsorge bei der Planung berücksichtigt. Das Baurecht soll über ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren geschaffen werden, das vsl. Ende 2020/Anfang 2021 beantragt werden kann. Der Umsetzungszeitraum ist abhängig vom Baurechtsverfahren. |
| Fahrbahnsanierungen | Die Fahrbahnsanierung der Donaustaufer Straße (02.11), der Augsburger Straße (04.03) und in Teilbereichen der Landshuter Straße (04.10) wurde zwischenzeitlich bereits durchgeführt.<br><br>Die Fahrbahnsanierung der Hermann-Geib-Straße (04.09) ist für das Jahr 2021 vorgesehen.<br><br>Zu den beabsichtigten Fahrbahnsanierungen an der Frankenstraße (02.06), Augsburger Straße (04.02), Bischof-Wittmann-Straße (04.13) und in Teilabschnitten der Landshuter Str. (04.10) sowie der Herrmann-Geib-Straße einschließlich Straßenraumumge-staltung (04.08) kann derzeit noch kein verbindlicher Ausführungszeitraum genannt werden. |
| Tempo 30 ganztags | Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ganztags im Abschnitt Jakobstraße / Neuhausstraße / Weißgerbergraben (01.01) wurde im Dezember 2019 umgesetzt. |
| Tempo 30 nachts | Für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h nachts in den Abschnitten D.-Martin-Luther Straße (01.03), Luitpoldstr. (01.05), Landshuter Str. (1.06, 4.09 und 04.10) und Furtmayrstraße (04.07) liegen die gem. den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) erforderlichen Voraussetzungen vor. Etwaige Auswirkungen auf den ÖPNV sowie etwaige verkehrliche Verlagerungseffekte wurden im Zuge der Erstellung des Lärmaktionsplans bereits geprüft. Die RLS-90 Berechnungen, auf Basis derer die Anordnung gem. den Lärmschutz-Richtlinien-StV beruhen, wurden durchgeführt. Die Umsetzung der Tempo 30-Strecken ist ganz wesentlich von der Lichtsignalanlagen-Koordinierung und den neu zu berechnenden Zwischenzeiten abhängig. Dabei spielt die Einführung des sog. Strategierechners eine wichtige zeitliche Komponente, die für 2022 geplant ist. Im Zuge dieser Fördermaßnahme kann die 30 km/h-Koordinierung in den geplanten Straßenzügen als eigene Strategie hinterlegt und damit umgesetzt werden. Mit dem Umsetzungs-zeitraum kann der 5-Jahresplan der Lärmaktionsplanung eingehalten werden.<br>In der Augsburgerstraße (04.02) ist die Lärmminderungswirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Autobahnnähe gering. In diesem Abschnitt ist daher bis auf weiteres keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grundlage der Lärmaktions-planung vorgesehen. |

| | |
|---|---|
| | Im Bereich der Weißenburgstraße (01.10) wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h nachts durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztags aus lufthygienischen Gründen bereits im Oktober 2019 vorweggenommen. |

Kommunales Förderprogramm zur Unterstützung passiver Schallschutzmaßnahmen

Neben den Maßnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg (aktiver Lärmschutz) können Maßnahmen am Wohngebäude (passiver Lärmschutz) zur Reduzierung der Lärmbelastung beitragen. Passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern sollten nachrangig zu den Bemühungen eines aktiven Lärmschutzes an der Quelle behandelt werden und kommen insbesondere dort zum Einsatz, wo keine Möglichkeiten einer Reduzierung der Lärmemissionen gesehen werden. Kommunen stellen hierfür üblicherweise ein Förderprogramm zur finanziellen Unterstützung der Wohnungs- bzw. Hauseigentümer auf, die ihre Fenster auf Grundlage lärmtechnischer Anforderungen erneuern.

Die Erarbeitung dieses kommunalen Förderprogramms, das eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers ist, muss derzeit aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten bis auf Weiteres zurückgestellt werden. *„Eine über- und außerplanmäßige Ausweitung freiwilliger Leistungen halten wir jedoch in der gegenwärtigen Situation unter keinen Umständen für vertretbar“* (IMS vom 07.04.2020, Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration).

Sachstand Festsetzung ruhiger Gebiete

Ein wesentlicher Inhalt von Lärmaktionsplänen sollen auch Überlegungen zu sog. ruhigen Gebieten sein. Dies sind öffentlich zugängliche Räume, in denen sich Bürger regelmäßig von Lärmbelastungen erholen können. Diese Gebiete müssen hierfür gewisse Qualitäten erfüllen, um als ruhiges Gebiet festgelegt werden zu können. Die Kriterien hierfür kann die Stadt als zuständige Behörde selbst aufstellen, sollte den Kriterien-Maßstab aber auch einheitlich und nachvollziehbar auf das Stadtgebiet anwenden. Durch die Festlegung eines konkreten ruhigen Gebietes im Lärmaktionsplan bringt die Stadt zum Ausdruck, dass sie für dieses Gebiet eine etwaige Zunahme der Lärmbelastung gegenüber dem Status quo auch für die Zukunft ausschließen möchte (Vorsorgegedanke). Für andere Planungen der Stadt – insb. der Bauleitplanung, Verkehrsplanung – ist damit der Belang der zu schützenden Ruhe mit erhöhtem Gewicht abzuwägen. Mit der Gebietsfestlegung nicht verbunden ist eine etwaige Pflicht, hierin die akustische Belastung weiter abzusenken. Dies zu tun ist der Stadt allerdings freigestellt.

Alle im Lärmaktionsplan Regensburg dargestellten ruhigen Gebiete (siehe Karte 21 des Lärmaktionsplans) werden mit Stadtratsbeschluss festgesetzt.

Teilflächen eines Gebietes, für die ein einzelnes Kriterium noch nicht erfüllt ist, das aber mit gewissem Aufwand erfüllbar wäre, sind als sog. *Hinweisflächen* dargestellt (z.B. noch nicht gesicherte öffentliche Zugänglichkeit von Kleingartenanlagen oder das Bestehen interner Störquellen). Eine weitere Teilfläche des Keilsteiner Hangs, die zwar im Status quo alle Kriterien erfüllt, aber durch die im Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern enthaltene Ortsumgehung Schwabelweis potenziell verlärmt werden könnte, ist als *Pufferbereich* ausgewiesen. Diese Teilflächen könnten erst nach Herbeiführung entsprechender Entscheidungen als ruhiges Gebiet gesichert werden (z.B. im Zuge der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes) und werden mit dem hier gegenständlichen Stadtratsbeschluss nicht festgesetzt.

Wirkungen und Bewertung

Durch die Maßnahmen können – bei bloßer Betrachtung der Lärmstatistik – in den hohen Pegelklassen (>70 dB L-DEN bzw. >60 dB L-Night) ca. 300 Personen ganztags und ca. 400 Personen nachts dauerhaft von Verkehrslärm entlastet werden. Die Entlastungswirkungen erreichen aber wesentlich mehr Personen, zumal auch „Durchreicheffekte“ bestehen, die die Kartierungs-Statistik nicht umfasst bzw. anzeigt (Personen werden von einer hohen in die nächst niedrigere Pegelklasse entlastet; andere Personen in dieser Pegelklasse wiederum in die darunter liegende usw.). In Kapitel 6.2 (Anlage 1a) wird detailliert auf die Minderungswirkungen der einzelnen Maßnahmen eingegangen. Die Karten 17 und 18 (Anlage 1b) stellen die Entlastungswirkungen in den einzelnen Lärmbrennpunkten dar (mit berücksichtigt sind hierbei auch zwischenzeitlich umgesetzte Maßnahmen, die im Vorgriff des Maßnahmenpakets seit 2015 erfolgten - z.B. Fahrbahnerneuerung Galgenbergstraße mit lärmminderndem Belag).

Für sämtliche Maßnahmen, deren Umsetzung nicht bereits ohnehin vorgesehen waren, wurden die zusätzlich entstehenden Kosten geschätzt (in Summe 1,3 Mio. €) und den jeweiligen Entlastungswirkungen gegenübergestellt. Das größte Einzelvorhaben in diesem Zusammenhang stellt die straßenräumliche Umbaumaßnahme in der Hermann-Geib-Straße – zwischen Alfons-Auer-Straße und Furtmayrstraße – dar. Die geschätzten Kosten belaufen sich derzeit auf rd. 1,1 Mio. €. Aufgrund der schwierigen Finanzlage ist dieses Vorhaben nicht im gültigen Investitionsprogramm 2019 – 2023 enthalten bzw. die Aufnahme im Investitionsprogramm 2020 – 2024 nicht vorgesehen. Zudem besteht keine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung im Rahmen des 5-Jahres-Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans der Stufe 2.

Um einen Betroffenen um 1 dB entlasten zu können, muss die Stadt im Durchschnitt 587 € aufwenden, wobei es hier eine große Bandbreite je Maßnahmenart gibt, angefangen von 28 € (Tempo 30) bis 4.721 € (straßenräumliche Umgestaltung). Der Nutzen jeder Maßnahme wurde an Hand mehrerer quantitativer Kriterien (Nutzen, Kosten) und qualitativer Kriterien (Synergien) bewertet und eine Gesamtbewertung vorgenommen.

Hintergrund

Gesundheitsschutz ist ein wichtiges Ziel in der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Dies betrifft insbesondere auch den Schutz vor Lärmbelastungen. Lärmkonflikte entstehen dabei nicht nur aufgrund neuer Vorhaben, sondern auch durch Entwicklungen, die sich über einen längeren Zeitraum nach und nach einstellen (z.B. Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Straßen). Die Bekämpfung solcher gesundheitsgefährdender Dauerlärmbelastungen ist in der EU-Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) und ihrer Umsetzung im Bundes-immissionsschutzgesetz sowie im Bayerischen Immissionsschutzgesetz geregelt. Die bestehende Lärmsituation wird alle fünf Jahre durch das Bayerische Landesamt für Umwelt in den Lärmkartierungen erfasst. Hierbei werden o.g. Konflikte aufgezeigt. In den Lärmaktionsplanungen sollen Maßnahmen entwickelt werden, wie diese Lärmkonflikte gelöst oder zumindest gemindert werden können. Die aufgestellten Lärmaktionspläne selbst sind ebenfalls in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und fortzuschreiben. Für die Lärmaktionsplanung im Ballungsraum Regensburg ist die Stadt Regensburg zuständig. Ausgenommen hiervon sind die im Ballungsraum verlaufenden Streckenabschnitte der Bundesautobahnen und die Haupteisenbahnstrecken des Bundes, für die die Regierungen/Freistaat Bayern bzw. das Eisenbahn-Bundesamt zuständig sind. Die Lärmaktionsplanung zu den Haupteisenbahnstrecken wurde in 2017/2018 durch das Eisenbahn-Bundesamt bereits durchgeführt (siehe Sitzung des Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 07.03.2018 – VO/18/14002/61). Bzgl. der Bundesautobahnen hat der Freistaat Bayern, federführend durch das Staatsministerium für

Umwelt und Verbraucherschutz, die Lärmaktionsplanung abgeschlossen und den Lärmaktionsplan mit Datum vom 12.05.2020 veröffentlicht.

Auf Basis der Lärmkartierung der 2. Stufe (2012) hat die Stadt Regensburg mit Beschluss vom 23.09.2014 (Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen – VO/14/10057/61) die Durchführung einer Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet beschlossen. Diese Planung erstreckt sich ausschließlich auf die Hauptlärmquellen (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Industrie-/Gewerbelärm), die in der Zuständigkeit der Stadt liegen. Für die Ermittlung von Lärmbrennpunkten wurde die Kartierung auf das Jahr 2015 aktualisiert und die Bewertung der Maßnahmennotwendigkeit die Auslösewerte von 67 dB L-DEN (Tagesdurchschnittswert) und 57 dB L-Night (Nachtwert) zu Grunde gelegt (diese Werte beziehen sich auf die Fassadenpegel an bewohnten Gebäuden). Da ermittelte Lärmkonflikte ausschließlich im Bereich des Straßennetzes vorkommen, soll sich die Maßnahmenplanung auf diese Lärmquelle konzentrieren.

Für die Durchführung der Maßnahmenplanung wurde das Planungsbüro LK Argus mit Standorten in Kassel und Berlin beauftragt. Die begleitenden schalltechnischen Untersuchungen wurden durch das Büro Lärmkontor aus Hamburg erbracht. Die Planungen wurden eng begleitet und abgestimmt mit der Arbeitsgruppe Lärm, in der die zuständigen Fachstellen vertreten sind.

Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Lärmkartierung 2017)

Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 des LfU wurden in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 16.07.2019 vorgestellt. Auf Basis dieser Lärmkartierung wird der Lärmaktionsplan der Stadt Regensburg fortgeschrieben. In der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird die Belastetenstatistik aktualisiert, über den Umsetzungsstand der Maßnahmen berichtet sowie die Vorschläge für weitere Maßnahmen gegen Lärm aus der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 16.10.-17.11.2019 berücksichtigt.

**Anlagen**:

1. Lärmaktionsplans der Stadt Regensburg, Stand Mai 2020
   LK Argus in Zusammenarbeit mit LÄRMKONTOR GmbH
   einschließlich:
- Anhang 1 – Karten
- Anhang 2 – Anlagen
- Anhang 3 - schalltechnische Berechnungen

2. Auswertungsbericht Öffentlichkeitsbeteiligung „Lärmaktionsplan“ vom 29.11.2019
   polidia GmbH

STADT REGENSBURG

# Lärmaktionsplan Regensburg

Mai 2020

**LK Argus**

in Zusammenarbeit mit

**LÄRMKONTOR GmbH**

STADT REGENSBURG

# Lärmaktionsplan Regensburg

Mai 2020


**Stadt Regensburg**
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg
www.regensburg.de

mit

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**Ansprechpartner**
Dipl.-Ing. Antje Janßen

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

**LÄRMKONTOR GmbH**
Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg
Tel. 040.38 99 94 0
Fax 040.38 99 94 44
hamburg@laermkontor.de
www.laermkontor.de

Dipl.-Ing. Mirco Bachmeier


Kassel/ Berlin, Mai 2020

## Inhalt


| | | | |
|---|---|---|---|
| **1** | **Einleitung** | | **1** |
| | 1.1 | Aufgabenstellung, Vorgehen und Berichtsinhalt | 1 |
| | 1.2 | Untersuchungsraum | 3 |
| | 1.3 | Rechtlicher Hintergrund | 4 |
| | 1.4 | Zuständige Behörde | 7 |
| | 1.5 | Geltende Grenzwerte und Auslösewerte | 7 |
| | 1.5.1 | Auslösewerte der Lärmaktionsplanung | 7 |
| | 1.5.2 | Nationale Richt- und Grenzwerte | 8 |
| **2** | **Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung** | | **12** |
| **3** | **Analyse der Lärmbelastungssituation** | | **14** |
| | 3.1 | Aktualisierte Lärmkartierung 2015 | 14 |
| | 3.1.1 | Eingangsdaten zur Aktualisierung der Lärmkartierung (Zusammenfassung) | 14 |
| | 3.1.2 | Ergebnisse der aktualisierten Lärmkartierung | 17 |
| | 3.2 | Bewertung der Lärmbelastungssituation im Straßenverkehr | 22 |
| | 3.2.1 | Schallpegel an Gebäude mit Wohnnutzung | 22 |
| | 3.2.2 | Lärmbetroffenheit | 23 |
| | 3.3 | Definition und Priorisierung von Lärmbrennpunkten | 25 |
| | 3.3.1 | Definition von Lärmbrennpunkten | 26 |
| | 3.3.2 | Priorisierung von Lärmbrennpunkten | 27 |
| | 3.3.3 | Konkretisierung der Lärmbrennpunkte zu Maßnahmenbereichen | 30 |
| **4** | **Strategien zur Lärmminderung im Straßenverkehr sowie vorhandene Planungen** | | **31** |
| | 4.1 | Grundsätzliche Strategien und Maßnahmenansätze | 31 |
| | 4.2 | Vermeidung von Lärmemissionen | 34 |
| | 4.3 | Verlagerung von Lärmemissionen | 43 |

4.4 Verminderung von Lärmemissionen 48

4.5 Verminderung von Lärmimmissionen 53

**5 Maßnahmenkonzepte zur Lärmminderung in den Maßnahmenbereichen 56**

5.1 Analyse der Lärmverursacher und vorhandener Handlungsspielräume 56

5.2 Geschwindigkeitskonzept 57

5.2.1 Grundsätze 57

5.2.2 Vorgehensweise für den Lärmaktionsplan Regensburg 58

5.2.3 Zusammenfassung der Prüfergebnisse 70

5.2.4 Lärmbrennpunkte mit Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/h 74

5.3 Konzept zur Fahrbahnsanierung 75

5.3.1 Grundsätze und Erfahrungen 75

5.3.2 Bewertung der Fahrbahnoberflächen und Ableitung von Handlungsbedarf 79

5.3.3 Fahrbahnsanierung als Lärmminderungsmaßnahme 84

5.4 Konzept straßenräumliche Maßnahmen 86

5.4.1 Grundsätze und Wirkungen 86

5.4.2 Handlungsmöglichkeiten zur Veränderung des Straßenraumquerschnitts 87

5.4.3 Handlungsspielräume und Handlungsbedarf in den Maßnahmenbereichen 89

5.4.4 Straßenraumorganisation als Lärmminderungsmaßnahme 91

5.4.5 Konkretisierung der Maßnahmen für ausgewählte Maßnahmenbereiche 93

5.5 Konzept aktiver Schallschutz 103

5.5.1 Lärmschutzwände oder -wälle in Regensburg 106

5.5.2 Baulückenschließungen in Regensburg 108

**6 Integriertes Gesamtkonzept des Lärmaktionsplans 112**

6.1 5-Jahres-Maßnahmenpaket 112

6.2 Wirkungsanalysen 116

6.3 Maßnahmenbewertung 122

6.3.1 Quantitative Kriterien 122

6.3.2 Qualitative Kriterien 128

6.3.3 Ergebnis der Maßnahmenbewertung 130

6.4 Maßnahmen mit einem perspektivischem Umsetzungshorizont 133

6.5 Konzept passiver Schallschutz 134

6.5.1 Grundsätze und Erfahrungen 134

6.5.2 Förderprogramm passiver Schallschutz 137

**7 Ruhige Gebiete 140**

7.1 Rechtliche Grundlagen 140

7.2 Erfahrungen zu Auswahlkriterien 142

7.3 Vorgehensweise in Regensburg 146

7.4 Hinweise zum Schutz und zur Entwicklung ruhiger Gebiete 149

**8 Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans 152**

Tabellenverzeichnis 154

Abbildungsverzeichnis 156

Anhang Lärmaktionsplan - Karten 158

Anhang Lärmaktionsplan - Anlagen 159

Anhang Lärmaktionsplan - Darstellungen zu den schalltechnischen Berechnungen (LÄRMKONTOR) 159

# 1 Einleitung

## 1.1 Aufgabenstellung, Vorgehen und Berichtsinhalt

Die Stadt Regensburg ist mit über 166.467[1] Einwohnern (Haupt- und Nebenwohnsitz) und ca. 2.059 Einwohner pro km² Ballungsraum der Stufe 2 entsprechend EU-Umgebungslärmrichtlinie. Als solcher ist sie verpflichtet, eine Lärmaktionsplanung mit Information und Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Die Stadt Regensburg hat bereits Mitte 2014 mit der Lärmaktionsplanung begonnen. Da die Lärmaktionsplanung in viele Fachbereiche der Stadtverwaltung hineinwirkt, wurde eine Arbeitsgruppe Lärm mit Vertretern des Stadtplanungsamtes, des Umweltamtes, des Tiefbauamtes, des Stadtgartenamtes, des Amtes für Öffentliche Ordnung und Straßenverkehr und des Amtes für Stadtentwicklung gegründet.

Im Herbst 2014 wurde der Öffentlichkeit eine frühzeitige Mitwirkungsmöglichkeit (siehe Beteiligungsarchiv „Lärm- und Ruhekarte für Regensburg“, https://www.ideen-fuer-regensburg.de/regensburg/de/mapconsultation/45445) geboten. In dieser Öffentlichkeitsbeteiligung konnten die Bürgerinnen und Bürger angeben, an welchen Orten sie sich von den Hauptlärmquellen (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Industrie-/Gewerbelärm) belästigt fühlen, bzw. an welchen Orten sie sich regelmäßig von Lärm erholen.

Als weiterer Schritt zur Erstellung des Lärmaktionsplans erfolgte eine Aktualisierung des Lärmmodells (Stand 2015) zur Berechnung der lärmtechnischen Beurteilungspegel gem. der Berechnungsvorschrift „VBUS“ (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen). Darauf aufbauend wurde eine Bewertung der Beurteilungspegel durchgeführt sowie konkrete Lärmbrennpunkte im Stadtgebiet ermittelt. Die Ergebnisse der Lärmberechnung und der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden mit der Arbeitsgruppe Lärm besprochen und Strategien zur Lärmminderung sowie konkrete Maßnahmen für die Lärmbrennpunkte entwickelt. Die Maßnahmen zur Lärmminderung wurden in Bezug auf verschiedene öffentliche Belange (u.a. Verträglichkeit mit der Koordinierung von Lichtsignalanlagenprogrammen und die Leistungsfähigkeit des ÖPNV) geprüft. Unter Begleitung der Arbeitsgruppe Lärm wurde bis 2017 ein abgestimmter Entwurf des Lärmaktionsplans aufgestellt.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde im Juni 2019 aktualisiert und am 16.07.2019 dem Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

[1] Stadt Regensburg, Statistisches Jahrbuch, Ausgabe 2018, S. 69

vorgestellt. Die darin enthaltenen Maßnahmen wurden von dem Ausschuss zur Kenntnis genommen.

Vom 16.10.-17.11.2019 erfolgte die öffentliche Beteiligung zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans (siehe Beteiligungsarchiv „Maßnahmen gegen Lärm“ https://www.ideen-fuer-regensburg.de/regensburg/de/survey/52690 bzw. 52691). Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde damit veröffentlicht und die konkret geplanten Maßnahmen sowie die Vorschläge zur Festsetzung von ruhigen Gebieten den Bürgerinnen und Bürgern zur Bewertung sowie Kommentierung in geeigneter Weise vorgestellt. Nach Beendigung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde geprüft, ob Änderungsbedarf an den Maßnahmen des Entwurfs des Lärmaktionsplans besteht und im April 2020 das Einvernehmen der Regierung der Oberpfalz eingeholt.

Mit Beschluss des Lärmaktionsplans Regensburg (vsl. im Zuge der Ausschusssitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 07.07.2020) werden die Maßnahmen und Festsetzungen für die einzelnen Fachbereiche der Stadtverwaltung verbindlich eingeführt.

Die vorliegende Beschlussfassung „Lärmaktionsplan Regensburg“ enthält

- Angaben zum Untersuchungsraum, dem rechtlichen Hintergrund, der zuständigen Behörde und geltenden Grenz- und Auslösewerten
- Analyse der Lärmbelastungssituation mit Definition und Priorisierung von Lärmbrennpunkten
- Strategien zur Lärmminderung im Straßenverkehr sowie vorhandene Planungen und Maßnahmen
- Maßnahmenkonzepte zur Lärmminderung in den Maßnahmenbereichen
- Integriertes Gesamtkonzept des Lärmaktionsplans
- Empfehlungen zu Ruhigen Gebieten
- Verfahren und Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans

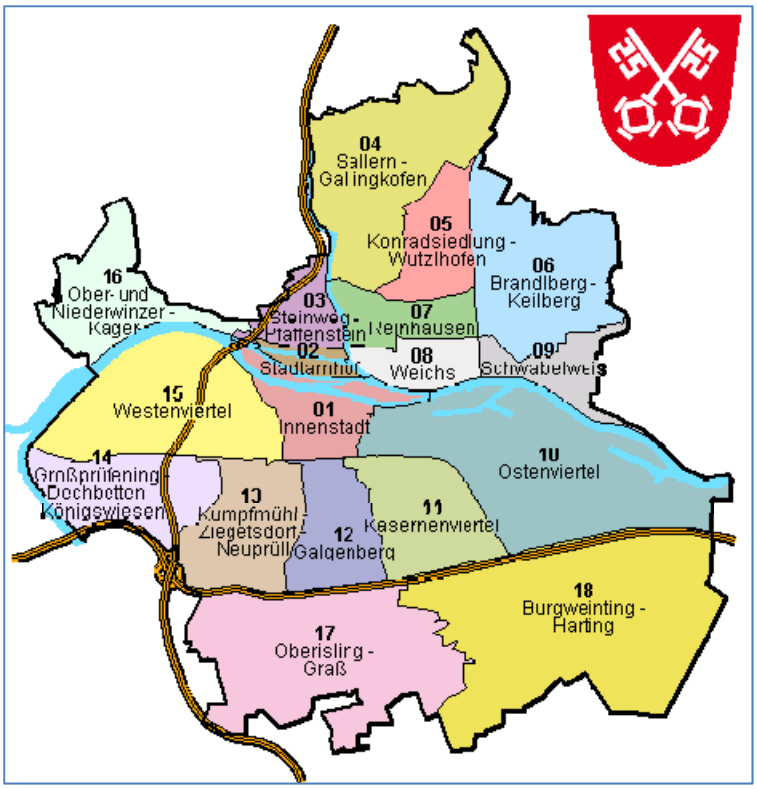
## 1.2 Untersuchungsraum

### Einwohner, zentralörtliche Bedeutung und Stadtstruktur

Die Stadt Regensburg hat rund 166.500 Einwohner. Sie ist eine kreisfreie Stadt im Osten von Bayern. Die Fläche der Stadt Regensburg umfasst 81 km².[2] Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 2.059 Einwohnern je km².

Das Stadtgebiet von Regensburg gliedert sich in 18 Stadtbezirke.

- **Abbildung 1:** Stadt Regensburg mit Stadtbezirken[3]




### Verkehrsstruktur

Die Stadt Regensburg ist mit dem Autobahnkreuz Regensburg und dem Hauptbahnhof ein Autobahn- und Eisenbahnknotenpunkt im Osten von Bayern.

Im Kfz-Verkehr erfolgt die überörtliche Anbindung über die Autobahnen A 3, und A 93 sowie die Bundesstraßen B 15 und B 16 sowie die St 2660 (ehem.

---

2 Stadt Regensburg, Regensburg in Zahlen, Ausgabe 2018

3 Stadt Regensburg, http://www.statistik.regensburg.de/allgemeine_daten/karten/stadtbezirke_005.html

B 8). Die A 3 (Köln - Passau) und die St 2660 führen in Ost-West-Richtung durch die Stadt. Die A 93 (Autobahndreieck Hochfranken - Autobahndreieck Holledau), die B 15 und B 16 verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet.

Im öffentlichen Schienenverkehr werden in Regensburg die Bahnhöfe Regensburg Hauptbahnhof, Regensburg-Burgweinting und Regensburg-Prüfening bedient. Im Nordosten der Stadt ist ein weiterer Haltepunkt Walhallastraße geplant. Der Hauptbahnhof in Regensburg ist zudem Haltepunkt für Intercity-Express-Linien, Intercity-Linien und EuroNight-Nachtzüge. Neben der Deutschen Bahn AG wird der Hauptbahnhof von drei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient: alex, Oberpfalzbahn und agilis.

Das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Regensburg wird hauptsächlich durch die „*das Stadtwerk.Mobilität GmbH*“ (vormals RVB) als kommunalem Betrieb bedient. Ergänzt wird das Angebot durch mehrere Regionalbuslinien.

Mit der Donau befindet sich eine Bundeswasserstraße im Stadtgebiet. Zudem gibt es in Regensburg einen Hafen, den größten in Ostbayern. Die Lage am Europakanal Rhein-Main-Donau macht ihn zu einem wichtigen Umschlagplatz zwischen den Nordseehäfen und Osteuropa (Gesamtumschlag 2017: 7,44 Mio. Tonnen).

Der nächstgelegene Flughafen mit internationalen Verbindungen befindet sich in München (ca. 110 km entfernt). Nördlich von Regensburg liegt der Flugplatz Regensburg-Oberhub. Dieser wird überwiegend von Motor- und Segelflugzeugen sowie Hubschraubern genutzt und hat nur geringe Bedeutung für den Luftverkehr.

## 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002[4], die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde.[5]

Damit wurden in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel „Lärmminderungsplanung“ und die Paragrafen 47a bis 47f eingefügt.

[4] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

[5] Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005

Ergänzt wird das BImSchG durch die 34. BImSchV[6], welche die Details für die Erstellung der Lärmkarten regelt. Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine entsprechende Verordnung.

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung[7] sowie in weiteren Hinweisen des Landes Bayern[8] werden Handlungsempfehlungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben.

In den LAI-Hinweisen sind auch Aussagen zur rechtlichen Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen enthalten: „Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind die Maßnahmen aufgrund eines Lärmaktionsplanes „durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“. § 47 d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z.B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO)[9], § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt.

So sind z.B. die in einem Lärmaktionsplan festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von den Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen. Sind in dem Plan Entscheidungen anderer Träger öffentlicher Verwaltung vorgesehen (z.B. die Aufstellung eines Bebauungsplans), gelten auch hierfür die anderweitig (z.B. im Baugesetzbuch) festgelegten Regeln.

Ein wesentlicher Aspekt der Lärmaktionsplanung besteht in der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen.

---

6 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 06.03.2006. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12, ausgegeben zu Bonn am 15. März 2006

7 Länderausschuss für Immissionsschutz LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, - 2. Aktualisierung -, 09.03.2017

8 Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, Hinweise zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen; Änderung der Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung bei Hauptverkehrsstraßen vom 31. Juli 2012

9 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6.Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist

Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich.

Sind in einem Lärmaktionsplan planerische Festlegungen vorgesehen, müssen diese bei der Planung berücksichtigt, d.h. mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einbezogen werden. Dabei ist die Lärmminderung als Ziel des Lärmaktionsplans einer von mehreren zu berücksichtigenden Belangen, die untereinander abgewogen werden müssen.[10]

Das Land Bayern hat mit den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen vom 31.07.2012 die Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen auf Landesebene konkretisiert. Grundsätzlich wird darin ebenfalls auf § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG verwiesen, der keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärmminderungsmaßnahmen darstellt.

In Hinblick auf den Maßnahmenteil des Lärmaktionsplans wird festgestellt, dass dieser keine unmittelbare Außenwirkung entfaltet, jedoch den „festgelegten Maßnahmen für die Vollzugsbehörden unabhängig von ihrer Ressortzugehörigkeit und Stellung im Behördenaufbau Bindungswirkung zukommt. Aufgrund der durch die Lärmaktionsplanung unberührten rechtlichen, fachlichen und finanziellen (Außen-)Verantwortung der für den Vollzug der Maßnahmen zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung bedürfen Lärmaktionspläne der Gemeinden des Einvernehmens der Regierung […]. Maßnahmen mit Bindungswirkung über die gesetzlich geregelten Fälle hinaus bedürfen verwaltungsintern immer des Einvernehmens der für den Vollzug zuständigen Behörden […].“[11]

Für die konkreten Maßnahmen des Lärmaktionsplans bedeutet dies, dass die jeweiligen Anforderungen des Fachrechts als Grundlage für die rechtliche und fachliche Zulässigkeit einer Maßnahme im Rahmen der Lärmaktionsplanung, soweit durchführbar, berücksichtigt werden sollten, um das Einvernehmen mit den Planungsträgern weitestgehend vorzubereiten.

„Planungsrechtliche Festlegungen in Lärmaktionsplänen sind von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen, nehmen aber die Entscheidung, ob und in welcher Form eine bestimmte Planung erfolgt, nicht vorweg.“[12]

---

[10] Länderausschuss für Immissionsschutz LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, - 2. Aktualisierung -, 09.03.2017, S. 16

[11] Hinweise zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen vom 31. Juli 2012, Punkt 1.2, Absatz 1

[12] ebenda, Punkt 3.3 Absatz 4

## 1.4 Zuständige Behörde

Die Ausarbeitung der Lärmkarten erfolgt nach bayerischem Landesrecht durch das Landesamt für Umwelt.

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen an Bundesautobahnen und - sofern vorhanden - Großflughäfen sind die Regierungen zuständige Behörde, im konkreten Fall die Regierung der Oberpfalz. Für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes liegt die Zuständigkeit der Lärmaktionsplanung seit 01.01.2015 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Für die übrigen kartierungspflichtigen Lärmquellen der Hauptverkehrsstraßen und größeren Gewerbeanlagen sind in Bayern die Städte und Gemeinden für die Lärmaktionsplanung zuständig (s. BayImSchG, Art 8a, Absatz 2).

## 1.5 Geltende Grenzwerte und Auslösewerte

### 1.5.1 Auslösewerte der Lärmaktionsplanung

Auslösewerte für das Erfordernis der Durchführung einer Lärmaktionsplanung sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung rechtlich definiert oder vorgegeben.

Für die Lärmaktionsplanung im Ballungsraum Regensburg sind folgende Werte relevant:

- Anhaltswerte zur Lärmaktionsplanung:
  $L_{DEN}$ > 67 dB(A) oder $L_{Night}$ > 57 dB(A) entsprechend den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie vom 31.07.2012 des Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit

Nach den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern des Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit soll zur Fokussierung auf Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrslärms als Anhalt die Überschreitung eines $L_{DEN}$ von 67 dB(A) und eines $L_{Night}$ von 57 dB(A) zugrunde gelegt werden. Eine Lärmaktionsplanung ist dadurch noch nicht zwingend aufzustellen. Hierzu wird konkretisiert, dass über das Vorliegen von Anhaltswerten hinaus nur für Bereiche mit einer Mindestzahl von Lärmbetroffenen[13] (mehr als 50 Menschen) Lärmaktionspläne zu erstellen sind.

Ergänzend werden Spitzenpegel der Belastung berücksichtigt:

[13] Menschen, die Pegeln über 67 dB(A) / 57 dB(A) ausgesetzt sind

- Spitzenpegel der Belastung:
  $L_{DEN}$ > 75 dB(A) und $L_{Night}$ > 65 dB(A) - diese Spitzenpegel wurden zur Definition der Lärmbrennpunkte auf Basis der Lärmkartierung 2012 herangezogen. Es sollte vermieden werden, dass Orte mit hohen Pegelbelastungen von der Brennpunktbildung nicht erfasst sind.

In Kenntnisnahme der Ergebnisse der Lärmkartierung der 2. Stufe (Kartierungsjahr 2012) zum Ballungsraum Regensburg hat die Stadt Regenburg beschlossen, der durchzuführenden Lärmaktionsplanung mit dem Schwerpunkt Straßenverkehrslärm die Auslösewerte $L_{DEN}$ > 67 dB(A) und $L_{Night}$ > 57 dB(A) zu Grunde zu legen.[14]

### 1.5.2 Nationale Richt- und Grenzwerte

Die Durchführung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt nach nationalen Eingriffsgrundlagen mit entsprechenden Richt- und Grenzwerten.

Im nachfolgenden sind die wichtigsten rechtlichen Grundlagen zur Lärmsanierung aufgeführt. Ergänzend sind auch die Grenzwerte der Lärmvorsorge dargestellt, die häufig als Zumutbarkeitsschwelle herangezogen werden.

#### VLärmSchR 97

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) gelten für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowohl zum vorsorglichen Schutz vor Verkehrslärm (bei Planung und Bau von Straßen) als auch bei der nachträglichen Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung).[15]

„Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird [hierbei] als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Er kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.“[16] Die Lärmsanierung kann erfolgen, wenn der Beurteilungspegel (nach RLS-90)[17] den maßgeblichen Immissionsgrenzwert in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Diese sind:

---

14 Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 23.09.2014

15 VLärmSchR 97, S. 6

16 VLärmSchR 97, S. 26

17 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1990

- Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete:
  67 dB(A) tags 57 dB(A) nachts
- Kern-, Dorf- und Mischgebiete:
  69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts
- Gewerbegebiete:
  72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts[18]

In Bayern fallen neben Bundesfernstraßen auch Staatsstraßen unter die Regelungen der VLärmSchR 97.[19]

### Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007

Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sollen den Straßenverkehrsbehörden als „Orientierungshilfe zur Entscheidung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen […] zum Schutz der Wohn-/ Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm“[20] dienen.

Rechtsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm ist der § 45 StVO, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, wonach „die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können. Das gleiche Recht haben sie […] zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen […]“.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV insbesondere bei Überschreitung der in Tabelle 1 dargestellten Richtwerte in Betracht.

---

18 VLärmSchR 97, Absenkung der Immissionsgrenzwerte um 3 dB(A) in 2010

19 Vgl. Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, Hinweise zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen; Änderung der Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung bei Hauptverkehrsstraßen vom 31. Juli 2012, Punkt 3.3.3

20 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), S 32/7332,9/1/781915, Bonn, Nov. 2007

**Tabelle 1:** Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

| Immissionsort/ Gebietstyp | Richtwerte tags (6 - 22 Uhr) | Richtwerte nachts (22 - 6 Uhr) |
|---|---|---|
| in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen | 70 dB(A) | 60 dB(A) |
| in Kern-, Dorf- und Mischgebieten | 72 dB(A) | 62 dB(A) |
| in Gewerbegebieten | 75 dB(A) | 65 dB(A) |

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV dienen als „Orientierungshilfe“. Entsprechend verschiedener Gerichtsurteile, z.B. des Bayerischen Verwaltungsgerichtes[21], beginnt der Ermessungsspielraum bereits ab Überschreiten der Werte aus der 16. BImSchV (s. auch Tabelle 2). Bei Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich dieser Ermessensspielraum zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten.[22]

## 16. BImSchV

Die 16. BImSchV, auch Verkehrslärmschutzverordnung, gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) und enthält gebietsspezifische Immissionsgrenzwerte, für die sicherzustellen ist, dass sie bei Bau oder wesentlicher Änderung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche nicht überschritten werden.

Bei entsprechenden Vorhaben sind die nachfolgend dargestellten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

[21] Bayer. VGH - Beschluss vom 27.2.2015 - Az: 11 ZB 14.309, juris Rz 18 m.w.Nw. nach Sedlak, Wolfram, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Baustein der Lärmaktionsplanung; Vortrag im Rahmen des Workshops zur Lärmaktionsplanung am 01.03.2016 in Mainz

[22] siehe auch die im April 2015 vom Umweltbundesamt veröffentlichten Studie: TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen; Bearbeitung: LK Argus GmbH, Berlin mit Prof. Dr. Pascale Cancik, Universität Osnabrück

**Tabelle 2:** Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nach Gebietstypen

| Nutzung | Grenzwerte | |
|---|---|---|
| | **Tag (6 - 22 Uhr)** | **Nacht (22 - 6 Uhr)** |
| Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete | 57 dB(A) | 47 dB(A) |
| reine und allgemeine Wohngebiete | 59 dB(A) | 49 dB(A) |
| Kern-, Dorf- und Mischgebiete | 64 dB(A) | 54 dB(A) |
| Gewerbegebiete | 69 dB(A) | 59 dB(A) |

## 2 Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie fordert hinsichtlich der Information der Öffentlichkeit, dass (zu Beginn der Aufstellung des Lärmaktionsplans) die strategischen Lärmkarten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen. Die Öffentlichkeit soll darauf aufbauend die Möglichkeit zur Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung erhalten.

Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt werden und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Eine frühzeitige Beteiligung zum Lärmaktionsplan auf Basis der Lärmkartierung erfolgte im November 2014 durch das Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung.

Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, über das Online-Portal „IDEEN-GEGEN-LÄRM“ im Zeitraum vom 27.10.2014 bis 30.11.2014 Lärmprobleme und Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung mitzuteilen.

Um auf die Beteiligungsmöglichkeit aufmerksam zu machen, wurde am 27.10.2014 im Thon-Dittmer-Palais um 18:00 Uhr eine Informationsveranstaltung, unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt und der Regierung der Oberpfalz, durchgeführt.

Ziel der durchgeführten frühzeitigen Mitwirkung der Öffentlichkeit war es, detaillierte Informationen zu ortsspezifischen Lärmbelastungen sowie Vorschläge und Anregungen für Lärmminderungsmaßnahmen zu erhalten. Zudem konnten Orte, an denen eine Erholung von Lärm stattfindet, benannt werden.

Ergebnisse

Insgesamt haben 225 Personen die Möglichkeit der Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung genutzt. Sie haben Hinweise und Maßnahmenvorschläge zu 230 Lärmorten gegeben. Außerdem wurden 80 Orte angegeben, die eine Bedeutung für die regelmäßige Erholung von Lärmbelastungen haben.

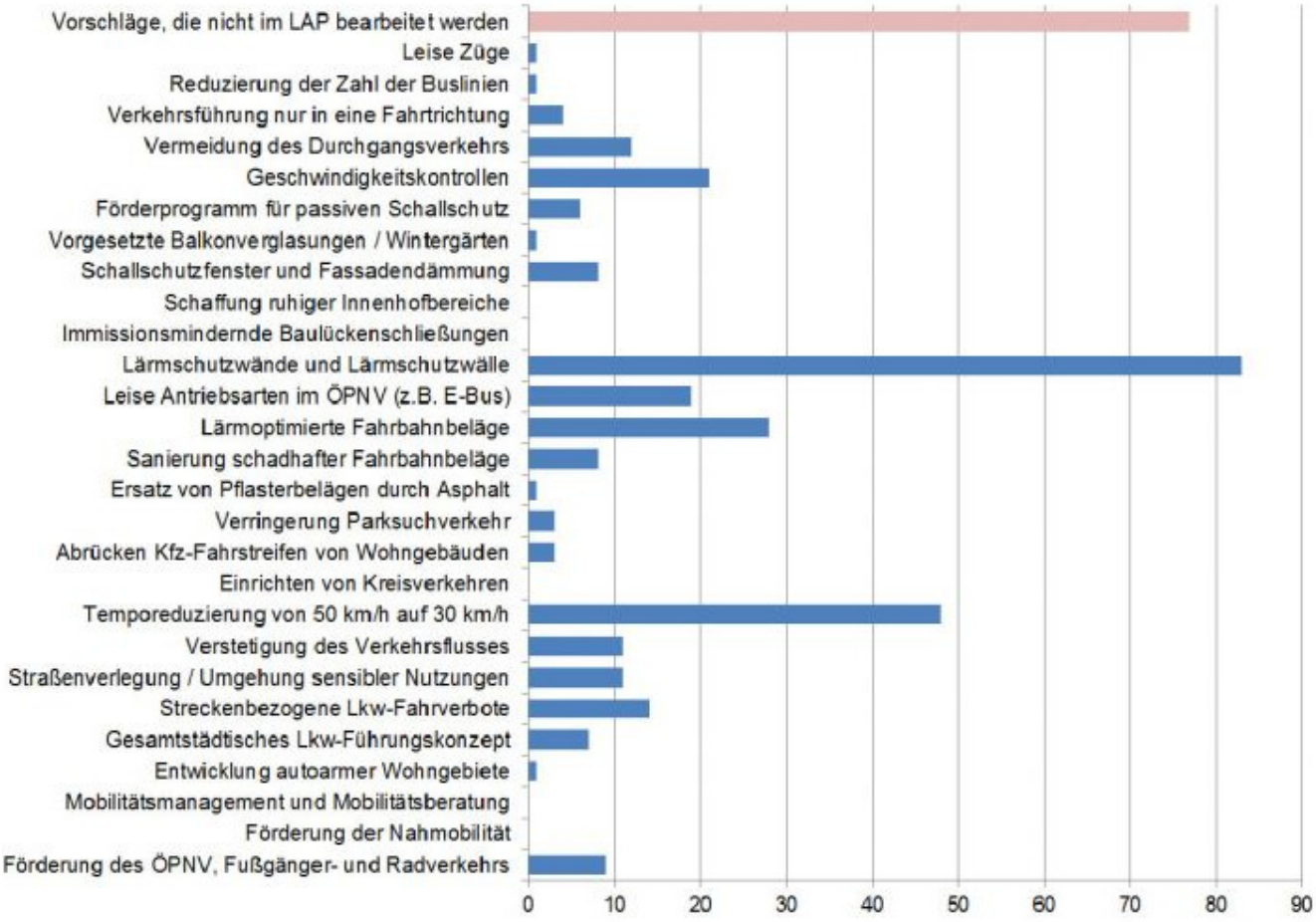
Eine Kurzauswertung der vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen zeigt, dass die meisten Betroffenen den Wunsch nach Lärmschutzwänden und -wällen haben. Diese Beiträge kamen insbesondere von Betroffenen im direkten Umfeld der Bundesautobahnen und Haupteisenbahnstrecken. Danach folgt der Wunsch nach einer Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Auch häufig genannt werden der Einsatz von lärmoptimierten Fahrbahnbelägen, mehr Geschwindigkeitskontrollen und leise Antriebsformen bei den Bussen des ÖPNV.

Die eingegangenen Maßnahmenvorschläge zu den Lärmbrennpunkten werden bei der Maßnahmenerarbeitung soweit möglich berücksichtigt (siehe Kapitel 5). Auch die genannten Erholungsorte von Lärm werden im Zuge der Erarbeitung ruhiger Gebiete soweit möglich berücksichtigt (siehe Kapitel 7).

Die für die Lärmaktionsplanung relevanten Maßnahmenvorschläge aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind in Anlage 1 aufgeführt.

- **Anlage 1:** Maßnahmenvorschläge aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung mit Relevanz für den Lärmaktionsplan

- **Abbildung 2:** Zuordnung der benannten Maßnahmenvorschläge zu Kategorien[23]




Alle Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind unter https://www.ideen-fuer-regensburg.de/regensburg/de/mapconsultation/45445 einsehbar.

[23] Stadt Regensburg, Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, https://www.regensburg.de/leben/umwelt/laermkartierung

# 3 Analyse der Lärmbelastungssituation

## 3.1 Aktualisierte Lärmkartierung 2015

### 3.1.1 Eingangsdaten zur Aktualisierung der Lärmkartierung (Zusammenfassung)

Für die Lärmkartierung 2012 wurde durch das Bayerische Landesamt für Umwelt bereits ein Schallimmissionsmodell für die Stadt Regensburg erstellt. Dieses wurde im Vorfeld weiterer Schritte zur Lärmaktionsplanung an die Verkehrssituation zum Stand 2015 aktualisiert. Das Modell aus 2012 stellt dabei die Datenbasis dar.

Im Lärmmodell mit Stand 2015 wurden folgende Daten korrigiert, nachgepflegt bzw. aktualisiert:

- Nachpflege der neu errichteten und in Betrieb genommenen Ostumgehung (Pilsenallee) mit dazu gehörigen Lärmschutzeinrichtungen
- Korrektur bzw. Nachpflege einzelner Lärmschutzeinrichtungen
- Aktualisierung der Verkehrsbelastungsdaten in einzelnen Lärmbrennpunkten sowie Korrektur von Fahrbahnbelägen und Geschwindigkeiten[24] im Kartierungsnetz
- Nachkartierung von Lärmschutzeinrichtungen an Haupteisenbahnstrecken

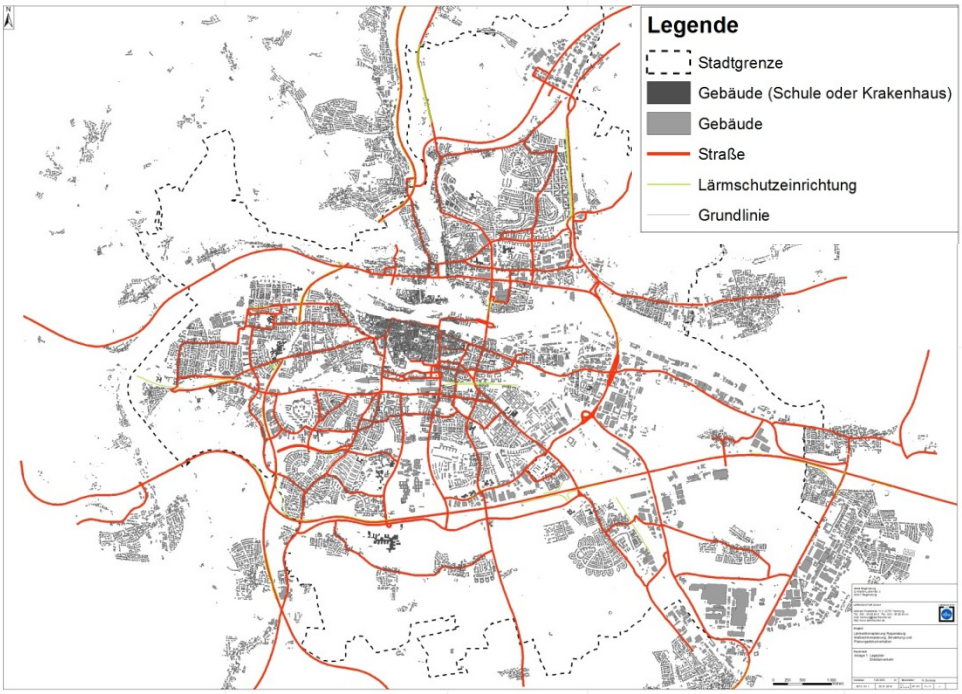
Karte 1 bis Karte 4 und die Abbildung 3 zeigen die aktualisierten Eingangsdaten zur Lärmkartierung mit Stand 2015.

- **Karte 1:** Verkehrsmengen im Kartierungsnetz
- **Karte 2:** Schwerverkehrsanteile im Kartierungsnetz
- **Karte 3:** Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz
- **Karte 4:** Straßenbelag-Korrekturwerte im Kartierungsnetz

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

[24] Abweichend von der Kartierung gilt auf der Schwandorfer Straße zwischen Reinhausener Brücke und Lappersdorfer Straße30 km/h.

**Abbildung 3:** Lärmschutzeinrichtungen im Straßen- und Schienenverkehr




Die Kfz-Verkehrsbelastungen liegen im Kartierungsnetz bei maximal 82.000 Kfz/24h (Jahresmittelwert bzw. DTV). Auf städtischen Straßen in Regensburg liegt die Kfz-Verkehrsbelastung überwiegend bei 5.000-20.000 Kfz/24h.

Bei den Schwerverkehrsanteilen wird der Nachtwert dargestellt, da der Nachtzeitraum die höchste Lärmsensibilität aufweist. Der Maximalwert liegt bei über 20% SV-Anteil in der Nacht, überwiegend liegt er im Stadtgebiet von Regensburg bei bis zu 5%.

Die Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz gelten für 24h, hier gibt es im Bestand keine Differenzierung (z.B. Tempo 30 nachts). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt auf dem Großteil der kartierten Straßen in Regensburg, z. T. gilt 30 km/h. Auf den Einfallstraßen und Tangentialverbindungen liegt die Geschwindigkeit meist über 50 km/h.

Im Kartierungsnetz gab es zum Zeitpunkt 2015 vereinzelt Fahrbahnbeläge, die sich lärmerhöhend auswirken und mit einem Zuschlag von +2 und +6 dB in die Lärmkartierung eingingen. In der Lärmkartierung wurden außerdem Abschläge für Fahrbahnoberflächen mit lärmminderndem Fahrbahnbelag von -2 dB berücksichtigt.

Lärmschutzeinrichtungen gibt es vor allem entlang der Autobahnen im Kartierungsnetz Straße sowie an einigen Streckenabschnitten im Schienennetz.

Die zuvor dargestellten Emissionsanalysen sind später für die Maßnahmenableitung von Bedeutung (siehe Kapitel 5.1). Folgend wird der Zusammenhang

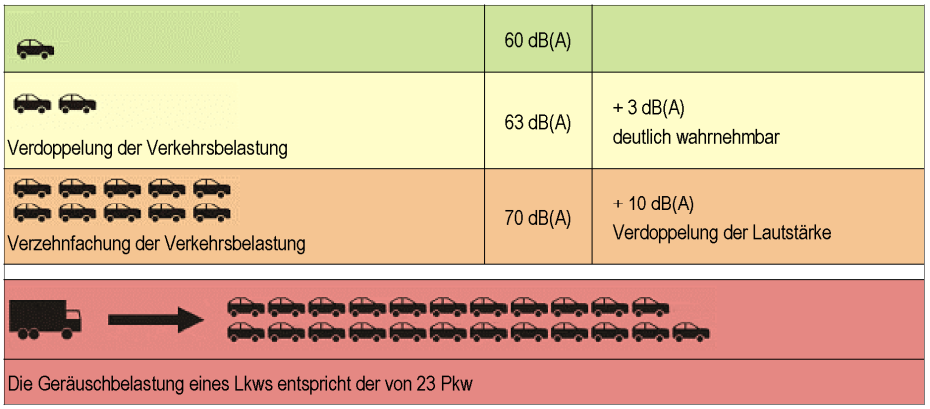
zwischen den Emissionsfaktoren und der Lärmbelastung erläutert. Auf Grundlage der Emissionsfaktoren können für jeden lärmbelasteten Bereich die wirkungsvollsten Maßnahmen zur Lärmminderung entwickelt werden.

Zusammenhang zwischen den Emissionsfaktoren und der Lärmbelastung

Der Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Lärmbelastung kann folgendermaßen veranschaulicht werden:

- Eine Verdoppelung der Verkehrsmenge bewirkt eine Pegelerhöhung um 3 dB(A).
- Eine Verzehnfachung der Verkehrsmenge bewirkt eine Pegelerhöhung um 10 dB(A), d.h. eine Verdopplung der Lautstärke.
- Eine wahrnehmbare Differenz in der Lärmbelastung von 1 dB(A) besteht bei Änderungen der Verkehrsmenge um mindestens 20%.

- **Abbildung 4:** Zusammenhang zwischen Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil (> 2,8 t) und Lärmbelastung




Die Emissionspegel sind neben den Verkehrsbelastungen auch von der Zusammensetzung des Verkehrs abhängig. Der Schwerverkehr (Lkw und Bus) ist ein wesentlicher Faktor des Straßenverkehrslärms.
Die Geräuschbelastung durch einen Lkw entspricht bei 50 km/h etwa einem Lärmpegel von 23 Pkw (siehe Abbildung 4).

Lärmbelastungen nehmen mit höheren Geschwindigkeiten zu. So beträgt z.B. der Unterschied zwischen 70 km/h und 50 km/h etwa 2 dB(A), zwischen 50 km/h und 30 km/h etwa 2,5 dB(A).

Die Art und der Zustand des Fahrbahnbelags wirken sich ebenfalls auf die Lärmbelastungssituation aus.

### 3.1.2 Ergebnisse der aktualisierten Lärmkartierung

#### Strategische Lärmkarten

Die aktualisierte Lärmkartierung mit Stand von 2015 umfasst den Straßenverkehrslärm, den Schienenverkehrslärm und den Gewerbelärm nach EU-Umgebungslärmrichtlinie (VBUS, VBUSch, VBUI).

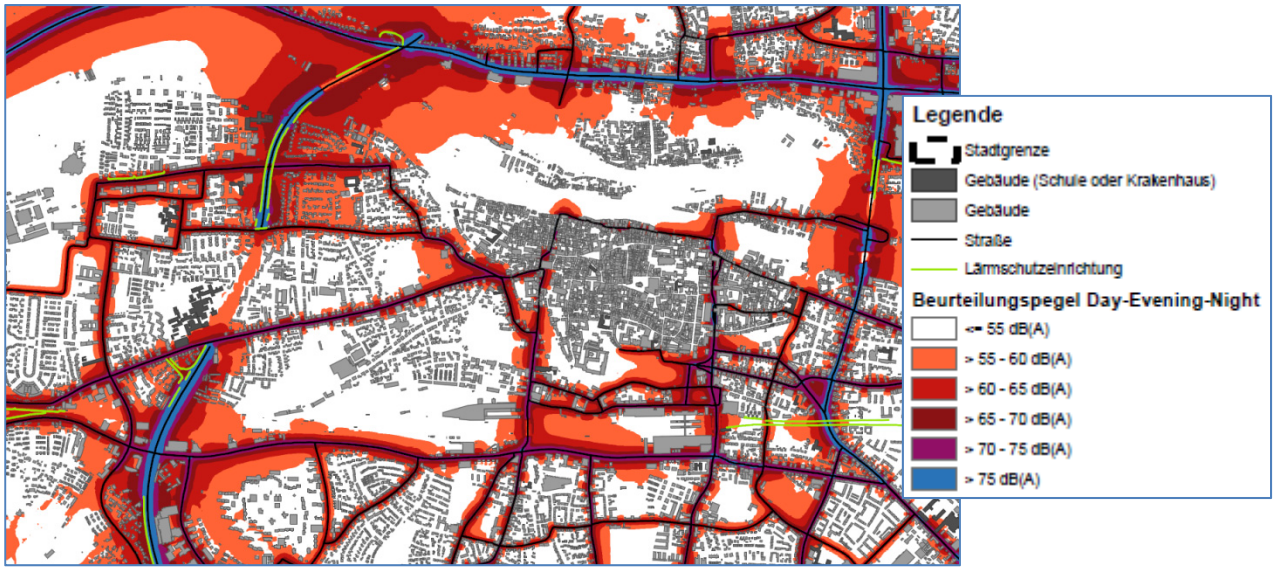
Die Ergebnisse der aktualisierten Lärmkartierung 2015 sind in strategischen Lärmkarten $L_{DEN}$ (24h - Wert) und $L_{Night}$ (22 bis 6 h) für jeden Emittenten getrennt dargestellt. Die Lärmbelastungen sind in Form von Isophonenbändern in 5 dB(A) Schritten abgebildet.

Die Aktualisierung der Lärmkartierung und die Erstellung der strategischen Lärmkarten wurden vom Ingenieurbüro Lärmkontor (Hamburg) durchgeführt. Die strategischen Lärmkarten sind im Karten- und Anlagenanhang enthalten. Nachfolgend in den Abbildungen dargestellt sind ausgewählte Kartenausschnitte.

Straßenverkehr

Für den Straßenverkehrslärm wurde ein Hauptstraßennetz (DTV über 3 Mio. Kfz/a, entspricht ca. 8.200 Kfz/24h) und ein ergänzendes Straßennetz (DTV über 400.000 Kfz/a, entspricht ca. 4-5.000 Kfz/24h, teilweise auch Abschnitte mit geringerer Belastung) kartiert.

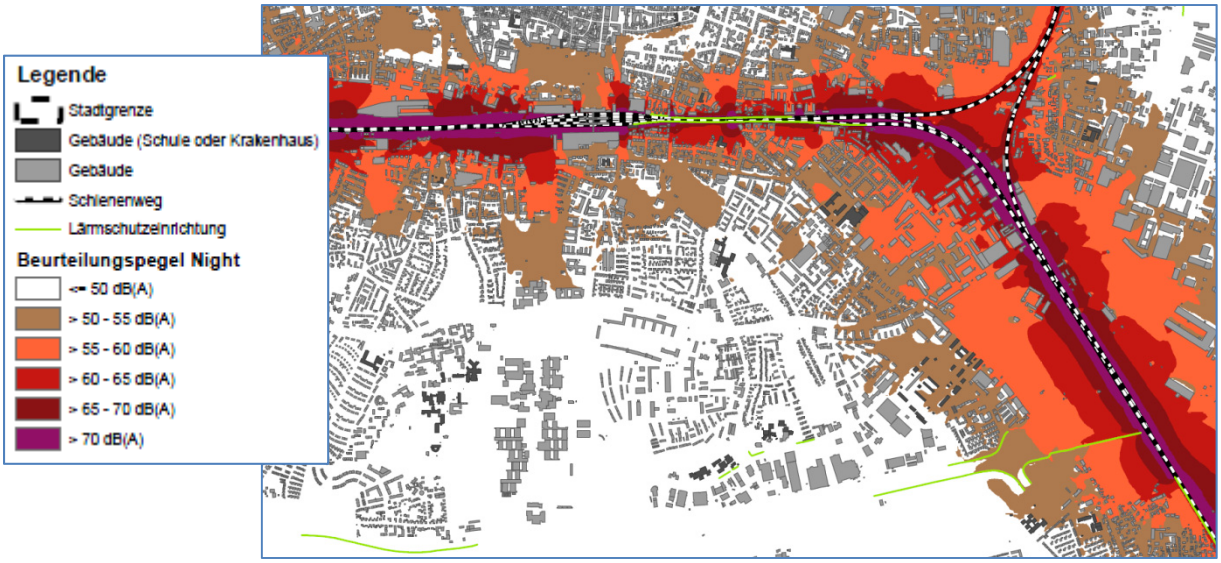
- **Abbildung 5:** Lärmkarte $L_{DEN}$ für das Kartierungsnetz (Ausschnitt der Anlage 1a, Lärmkontor GmbH)



Schienenverkehr

Für den Schienenverkehrslärm wurden alle Schienenstrecken in Regensburg kartiert. Grundlage ist das Kartierungsjahr 2012.

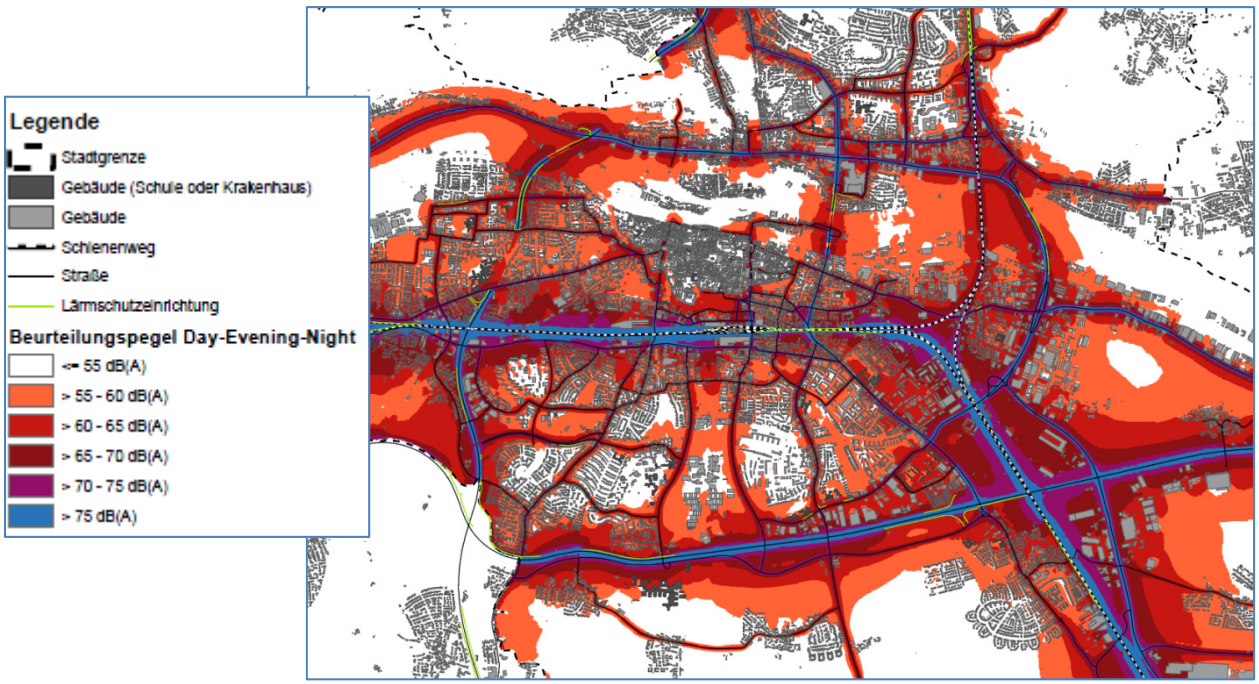
- **Abbildung 6:** Lärmkarte $L_{Night}$ für das Schienennetz (Ausschnitt der Anlage 2b, Lärmkontor GmbH)



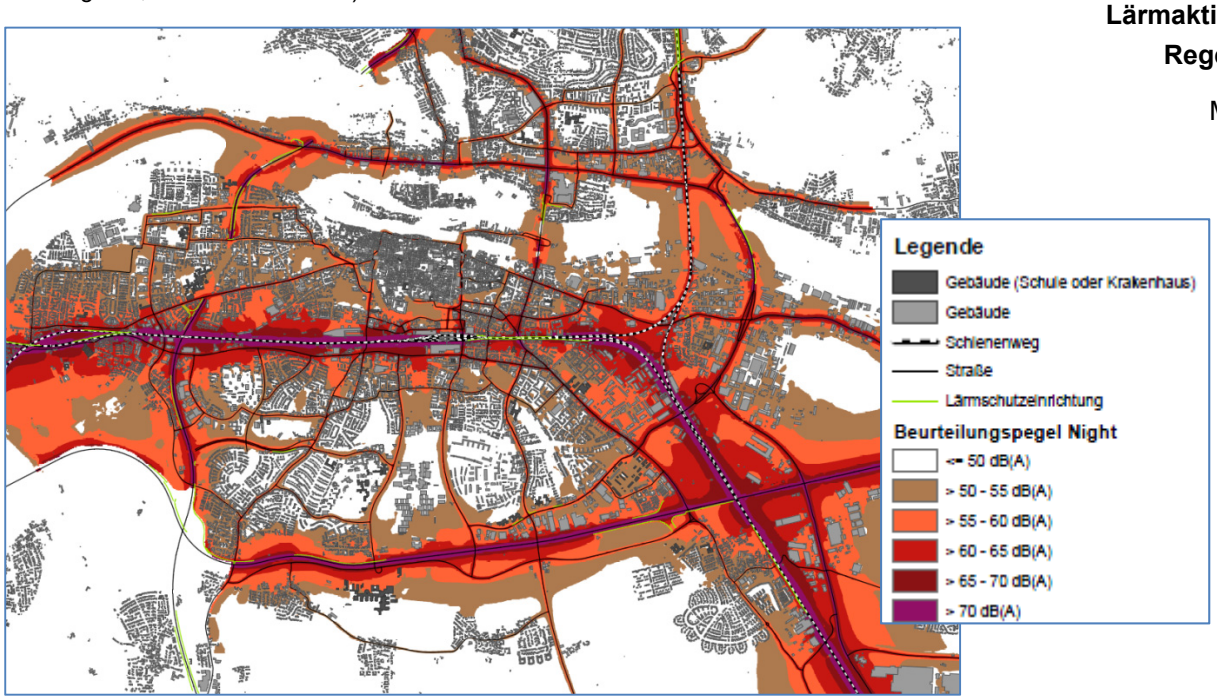

Straßen- und Schienenverkehr

Für die beiden Lärmquellen Straße und Schiene wurde eine Gesamtlärmbetrachtung vorgenommen.

- **Abbildung 7:** Lärmkarte $L_{DEN}$ für das Straßen- und Schienennetz (Ausschnitt der Anlage 3a, Lärmkontor GmbH)



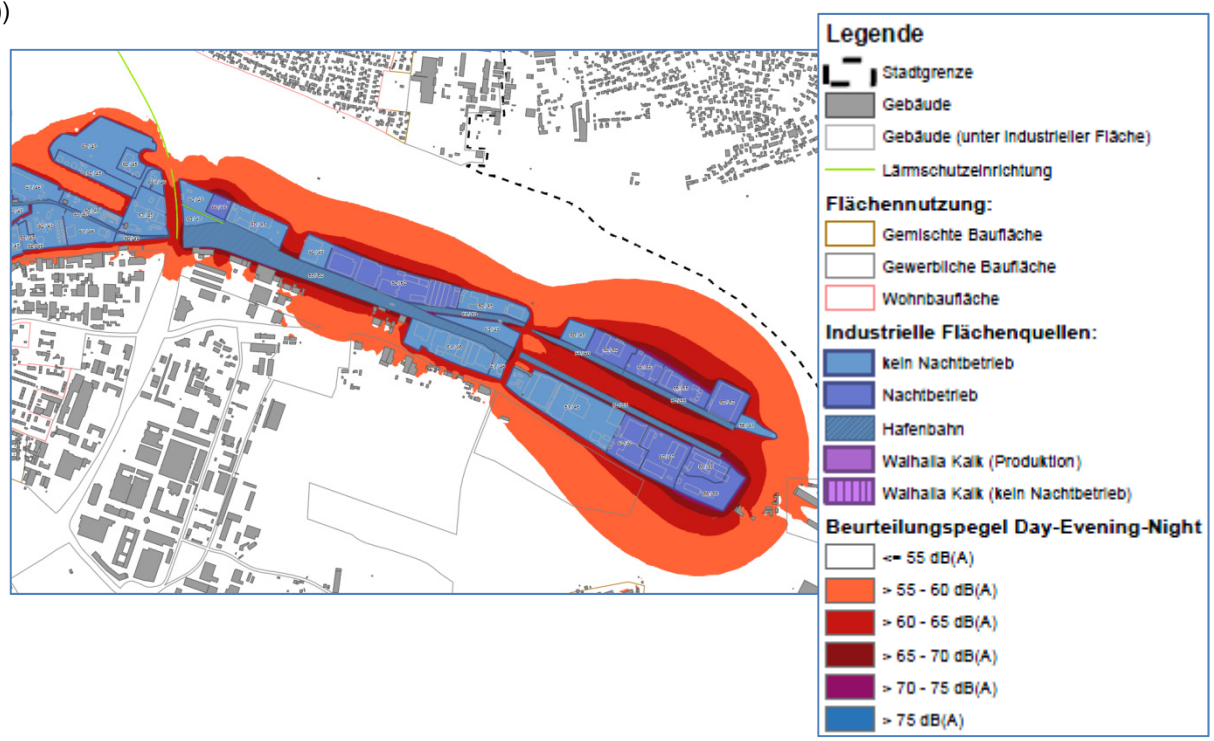
- **Abbildung 8:** Lärmkarte $L_{Night}$ für das Straßen- und Schienennetz (Ausschnitt der Anlage 3b, Lärmkontor GmbH)




Gewerbe

Zur Ermittlung des Gewerbelärms wurden insgesamt elf IVU-Anlagen inkl. des Hafens und des Kalkwerks in Regensburg kartiert.

- **Abbildung 9:** Lärmkarte $L_{DEN}$ für IVU-Anlagen (Ausschnitt der Anlage 5a, Lärmkontor GmbH))



## Betroffenenstatistiken

Die Betroffenheitsstatistiken zeigen auf, wie viele Einwohner von den Lärmbelastungen betroffen sind. Die Statistiken wurden anhand der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung von Betroffenenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)[25] erstellt. Nach der Berechnungsmethode sind nicht alle Bewohner eines Gebäudes gleichmäßig von Lärm betroffen, sondern es erfolgt eine anteilsmäßige Berechnung, die den Anteilen der belasteten Fassaden Rechnung trägt. Grundlage für die Berechnung bilden die Fassadenpegel an Fassadenpunkten rund um das Gebäude und die Bewohnerzahl in den Fassadenpunkten. Am gesamten Fassadenumfang des Gebäudes werden in 4 m Höhe Referenzpunkte (Fassadenpunkte) nach einer festen Einteilung gesetzt. Die Lärmbelastung an jedem einzelnen Fassadenpunkt wird berechnet.

Über die Korrelation der Einwohner mit der Anzahl der Fassadenpunkte wird ein Verhältnis Einwohner je Fassadenpunkt berechnet. Der so entstandene Faktor wird mit der Anzahl der Fassadenpunkte, die innerhalb zuvor festgelegter Pegelklassen (z.B. 55 - 65 dB(A), 65 - 70 dB(A) usw.) liegen, multipliziert. Ergebnis ist die Betroffenenzahl in Abhängigkeit der gewählten Pegelklassen.

- **Tabelle 3:** Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen, Schienen und IVU-Anlagen belasteten Personen, ganztags ($L_{DEN}$), Lärmkartierung 2015 von Lärmkontor

| Pegelklassen | > 55- 60 dB(A) | > 60- 65 dB(A) | > 65- 70 dB(A) | > 70 dB(A) |
|---|---|---|---|---|
| Straße | 15.300 | 8.200 | 4.600 | 1.800 |
| Schiene | 18.400 | 6.100 | 2.000 | 600 |
| IVU-Anlagen | 100 | 100 | - | - |

- **Tabelle 4:** Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen, Schienen und IVU-Anlagen belasteten Personen, nachts ($L_{Night}$), Lärmkartierung 2015 von Lärmkontor

| Pegelklassen | > 50- 55 dB(A) | > 55- 60 dB(A) | > 60- 65 dB(A) | > 65 dB(A) |
|---|---|---|---|---|
| Straße | 10.300 | 4.300 | 1.300 | 300 |
| Schiene | 14.700 | 4.800 | 1.600 | 500 |
| IVU-Anlagen | - | - | - | - |

[25] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung von Betroffenenzahlen durch Umgebungslärm VBEB, Bekanntmachung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 09.Februar 2007,
Quelle: https://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/berechnungsmethode_umgebungslaerm.pdf

Straßenverkehr

Entsprechend der aktualisierten Lärmkartierung (2015) sind vom Straßenverkehrslärm insgesamt 29.900 Menschen von Lärmpegeln $L_{DEN}$ > 55 dB(A) und 16.200 Menschen von Lärmpegeln $L_{Night}$ > 50 dB(A) betroffen.

Bei Vergleich der Ergebnisse der Betroffenenstatistik der Lärmkartierung von 2012 zum Straßenverkehr ist festzustellen, dass 1.300 Menschen weniger von Pegeln $L_{DEN}$ > 55 dB(A) und 1.000 Menschen weniger von Pegeln $L_{Night}$ > 50 dB(A) betroffen sind. Im Wesentlichen ist dies auf die detailliertere Modellierung der Lärmsituation zurückzuführen.

Auch Lärmbelastungen über dem gesundheitlichen Schwellenwert sind entsprechend der Lärmkartierung 2015 noch viele Betroffene ausgesetzt. Einem $L_{DEN}$ > 65 dB(A) sind 6.400 Menschen ausgesetzt, einem $L_{Night}$ > 55 dB(A) 5.900 Menschen. Dies entspricht ca. 4% der Gesamtbevölkerung von Regensburg.

Schienenverkehr

Vom Schienenverkehrslärm sind entsprechend der aktualisierten Lärmkartierung (2015) insgesamt 27.100 Menschen von Lärmpegeln $L_{DEN}$ > 55 dB(A) und 21.600 Menschen von Lärmpegeln $L_{Night}$ > 50 dB(A) betroffen.

Im Vergleich zu den Ergebnissen der Lärmkartierung von 2012 sind 11.900 Menschen weniger von Lärmpegeln $L_{DEN}$ > 55 dB(A) und 11.300 Menschen weniger von Lärmpegeln $L_{Night}$ > 50 dB(A) durch den Schienenverkehr betroffen. Der hohe Rückgang bei der Anzahl der Betroffenen ist auf die Nachkartierung zahlreicher Lärmschutzeinrichtungen zurückzuführen. Zum Teil handelt es sich dabei um Lärmschutzanlagen, die zwischenzeitlich von der DB AG selbst errichtet wurden (Lärmsanierungsmaßnahme Regensburg-Ost), häufig aber auch um Lärmschutzanlagen, die im Zuge von Baugebietsentwicklungen entstanden sind und von der EBA-Kartierung (noch) nicht erfasst waren.

Auch Lärmbelastungen über dem gesundheitlichen Schwellenwert sind entsprechend der Lärmkartierung 2015 noch viele Betroffene ausgesetzt. Einem $L_{DEN}$ > 65 dB(A) sind 2.600 Menschen ausgesetzt, einem $L_{Night}$ > 55 dB(A) 2.100 Menschen. Dies entspricht ca. 2% der Gesamtbevölkerung von Regensburg.

Gewerbe

Von den neun kartierten IVU-Anlagen gehen geringe Lärmbelastungen ausschließlich im Ganztageszeitraum aus. 200 Menschen sind von Pegeln $L_{DEN}$ > 55 dB(A) betroffen. Im Vergleich zur Lärmkartierung 2012 sind sowohl ganztags als auch nachts 100 Menschen weniger von Lärm der IVU-Anlagen betroffen.

Gesamtbilanz

Die Betroffenheitsstatistiken zeigen, dass von den drei kartierten Lärmquellen der 2. Stufe der Straßen- und der Schienenverkehr die maßgeblichen Emittenten in Regensburg sind. Insbesondere im Nachtzeitraum dominiert der Schie-

nenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr als maßgebliche Lärmquelle. Vom Gewerbelärm gehen sehr geringe Lärmbelastungen aus, die zu vernachlässigen sind.

## 3.2 Bewertung der Lärmbelastungssituation im Straßenverkehr

Zur Bewertung der Lärmbelastungssituation im Straßenverkehr und zur Priorisierung besonders belasteter Bereiche wird die Lärmbetroffenheit der Einwohner von Regensburg räumlich differenziert ermittelt. Es werden die Schallpegel an Gebäuden mit Wohnnutzung sowie die Betroffenendichte zur Bewertung herangezogen.

### 3.2.1 Schallpegel an Gebäude mit Wohnnutzung

Der gebäudebezogene Lärmpegel stellt den maximalen Fassadenpegel dar, der an einem Gebäude vorliegt.

In den Karten 5 und 6 dargestellt sind alle Gebäude mit Wohnnutzung und einem Gebäudepegel:

- von $L_{DEN}$ > 67 dB(A) oder $L_{Night}$ > 57 dB(A)
  (= Auslösewerte der Lärmaktionsplanung)
- von $L_{DEN}$ > 75 dB(A) oder $L_{Night}$ > 65 dB(A)
  dieses Wertepaar wird ergänzend dargestellt; es weist auf Spitzenpegel hin, die zur Definition der Lärmbrennpunkte auf Basis der Lärmkartierung 2012 herangezogen wurden. Es sollte vermieden werden, dass Orte mit hohen Pegelbelastungen von der Brennpunktbildung nicht erfasst sind.

Die grau dargestellten Gebäude haben entweder einen Gebäudepegel unterhalb von $L_{DEN}$ = 67 dB(A)/ $L_{Night}$ = 57 dB(A) oder sind unbewohnt.

- **Karte 5:** Lärmbelastung Straßenverkehr an bewohnten Gebäuden nach Schwellenwerten ganztags ($L_{DEN}$)
- **Karte 6:** Lärmbelastung Straßenverkehr an bewohnten Gebäuden nach Schwellenwerten nachts ($L_{Night}$)

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

Festzustellen ist, dass die Lärmbelastung des Straßenverkehrs an vielen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet von Regensburg oberhalb der Pegel von $L_{DEN}$ = 67 dB(A) und $L_{Night}$ = 57 dB(A) liegen. An manchen Bundesstraßen liegen die Lärmbelastungen z.T. auch bei $L_{DEN}$ > 75 dB(A) und $L_{Night}$ > 65 dB(A).

### 3.2.2 Lärmbetroffenheit

Zur Priorisierung besonders belasteter Bereiche wird neben der Anzahl der belasteten Gebäude auch die Lärmbetroffenheit der Einwohner von Regensburg räumlich differenziert ermittelt.

Betroffenendichte

Bei der Betroffenendichte wird die Anzahl der Betroffenen nach VBEB über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung ($L_{DEN}$ > 67 dB(A) bzw. $L_{Night}$ > 57 dB(A)) pro Hektar dargestellt.

In den beiden Abbildungen ist die Anzahl der Betroffenen pro Hektar dargestellt. Die Kacheln sind je nach Anzahl der Betroffenen farblich abgestuft.

Die Karten für das Gesamtstadtgebiet sind im Karten- und Anlagenanhang enthalten.

- **Abbildung 10:** Lärmbetroffenheit im Straßenverkehr ganztags ($L_{DEN}$) (Ausschnitt der Anlage 4a, Lärmkontor GmbH)

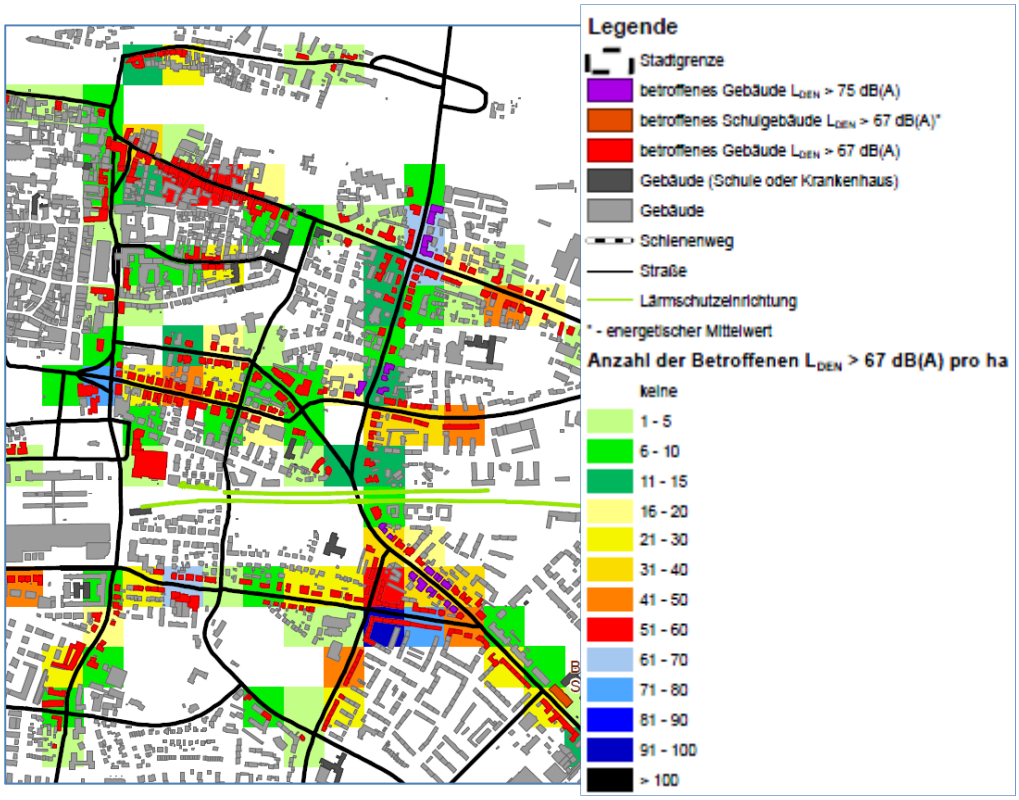
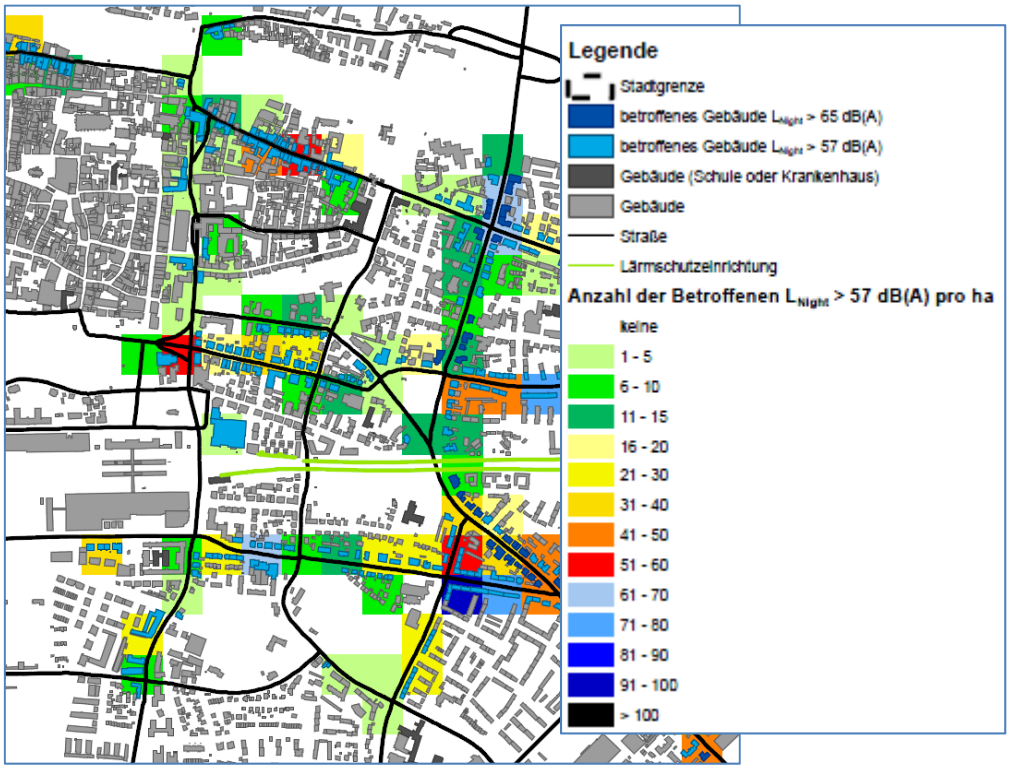


**Abbildung 11:** Lärmbetroffenheit im Straßenverkehr nachts ($L_{Night}$) (Ausschnitt der Anlage 4b, Lärmkontor GmbH)




Auf den beiden Kartenausschnitten ist gut zu erkennen, dass an den meisten Hauptverkehrsstraßen, an denen Gebäude die Pegel von $L_{DEN}$ = 67 dB(A) bzw. $L_{Night}$ = 57 dB(A) überschreiten, die Anzahl der Betroffenen bei bis zu 15 Personen je Hektar liegt. Höhere Betroffenendichten treten nur vereinzelt vor allem entlang von Einfallstraßen auf. Der Maximalwert liegt bei 90 Betroffenen je Hektar sowohl im Ganztages- als auch im Nachtzeitraum.

Betroffene lärmsensible Einrichtungen

Für Schulen und Krankenhäuser als lärmsensible Einrichtungen nach Umgebungslärmrichtlinie sind Gebäudepegel von $L_{DEN}$ > 67 dB(A) bzw. $L_{Night}$ > 57 dB(A) als Schwellenwert relevant.[26]

Nach den aktuellen Kartierungsergebnissen ist ein Schulgebäude von Pegeln des Straßenverkehrs mit einem $L_{DEN}$ > 67 dB(A) betroffen (orange dargestellt). Dieses liegt an der Landshuter Straße (Haus Nr. 61) und wurde zum Zeitpunkt der Kartierung noch durch die FOS/BOS genutzt. Seit 2016/17 wird das Gebäude durch die Pestalozzi-Grundschule genutzt. Aufgrund der hohen Schülerzahl, die absehbar durch die Siedlungsentwicklung im Kasernenviertel (nordöstlich der Landshuter Straße) weiter wachsen wird, soll der Schulstandort saniert

[26] Entsprechend VBEB wird für die Ermittlung der Immissionspegel an Schulen und Krankenhäusern ein energetischer Mittelwert der Fassadenpegel berücksichtigt.

und weiter ausgebaut werden. Das derzeitige Schulgebäude Landshuter Straße 61 weist zu Straßenseite hin passiven Schallschutz aus den 1990er Jahren auf. Im Zuge einer Sanierung sind diese gemäß den aktuellen gesetzlichen Auflagen zum Schallschutz und der EnEV - unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Auflagen - entsprechend anzupassen.

Zusammenhänge zwischen räumlicher Verteilung der Lärmbelastung und der sozialen Lage der Bevölkerung[27]

Der Zusammenhang zwischen sozialer Lage, Umweltqualität und Gesundheit ist lange bekannt. Viele Studien belegen, dass bei Menschen mit niedrigem Sozialstatus eine Tendenz zur stärkeren Beeinträchtigung durch negative Umwelteinflüsse, wie Lärm, Luftschadstoffe etc., besteht. Dies kann mit erheblichen Gesundheitsrisiken, wie Herzkreislauf- und Atemwegserkrankungen verbunden sein.

Umweltgerechtigkeit verfolgt in diesem Zusammenhang das Ziel, umweltbezogene gesundheitliche Beeinträchtigungen zu vermeiden und zu beseitigen. Des Weiteren gilt es, bestmögliche Gesundheitschancen herzustellen und einen sozialräumlich gerechten Zugang zu Umweltressourcen im städtischen Raum zu gewährleisten. Mehrfachbelastungen durch soziale Benachteiligung, gesundheitliche Beeinträchtigung und Lärm sollen dabei vermindert bzw. vermieden werden.

Die Stadt Regensburg ist im Hinblick auf Sozial- und Gesundheitsdaten tendenziell in zwei Teile gegliedert.[28] Im östlichen Stadtgebiet wohnen eher Haushalte mit niedrigem Sozialstatus, die auch stärker gesundheitlich beeinträchtigt sind. Im Westen der Stadt wohnen einkommensstärkere Haushalte, die weniger gesundheitlich beeinträchtigt sind.

Die räumliche Verteilung der Lärmschwerpunkte in Regensburg zeigt, dass in den östlichen Stadtteilen häufig sehr hohe Lärmbelastungen erreicht werden. Demzufolge ist die sozial schwächere Bevölkerung in den östlichen Stadtteilen besonders stark von Lärmbelastungen betroffen.

## 3.3 Definition und Priorisierung von Lärmbrennpunkten

Die Lärmaktionsplanung hat zum Ziel, in Bereichen mit einer hohen Lärmbelastung und hohen Lärmbetroffenheiten mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung aufzuzeigen. Zur Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen ist es sinnvoll, Bereiche zusammenzufassen, die eine Konzentration von Belastungswerten aufweisen und daher maßnahmenrelevant sind.

---

[27] Stadt Regensburg, Bericht zur sozialen Lage 2011, Quantitative Analyse, Juni 2011

[28] Kleinräumig kann es von dieser Gliederung Abweichungen geben.

Zur Definition und Priorisierung besonders belasteter Bereiche in Regensburg werden Lärmbrennpunkte auf Ebene der Straßenabschnitte abgegrenzt. Als Grundlage dienen die Lärmkartierungsergebnisse von 2015.

### 3.3.1 Definition von Lärmbrennpunkten

Die Definition der Lärmbrennpunkte 2016 baut auf die von der Stadt Regensburg durchgeführte Definition auf Basis der Lärmkartierung 2012 auf.

Betrachtet werden Gebäude mit wenigstens einem Bewohner und mindestens einem Fassadenpegel, der den Wert $L_{DEN}$ = 67 dB(A) oder $L_{Night}$ 57 dB(A) überschreitet. Abweichend von der Methodik 2012 erfolgt die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten in mehreren Stufen.

1. Stufe

Zuerst wurde eine Auswertung der Anzahl der Betroffenen $L_{DEN}$ > 67 dB(A)/ $L_{Night}$ > 57 dB(A) pro Hektar auf Grundlage der neuen Kartierungsergebnisse durchgeführt (siehe Abbildung 10 und Abbildung 11).

2. Stufe

Weiter erfolgte eine erste Abgrenzung der Lärmbrennpunkte anhand der Lärmbrennpunkte 2012 und der Anzahl der Lärmbetroffenen. Hierbei wurden Bereiche mit sehr geringen Lärmbetroffenheiten nicht einbezogen (1 - 5 Einwohner > 67 dB(A)/ 57 dB(A)).

3. Stufe

Im nächsten Schritt wurde die Abgrenzung der Lärmbrennpunkte mit folgenden Fragestellungen überprüft:

- Sind alle bewohnten Gebäude mit sehr hohen Lärmbelastungen ($L_{DEN}$ > 75 dB(A) / $L_{Night}$ > 65 dB(A) berücksichtigt, soweit sie in zusammenhängenden Bereichen liegen?
- Sind alle zusammenhängenden Bereiche mit Lärmbelastungen $L_{DEN}$ > 67 dB(A)/ $L_{Night}$ > 57 dB(A) und mehr als 50 Einwohnern im Bereich berücksichtigt?
- Sind die lärmbetroffenen Gebäude in den Lärmbrennpunkten den maßgeblichen Emittenten (= Maßnahmenbereichen) zugeordnet?

Auf Grundlage dieser Fragestellungen wurden die Lärmbrennpunkte nochmal angepasst, dabei sind einige herausgefallen und einige wurden anders definiert.

Ergebnis der Definition

Im Ergebnis der neuen Abgrenzung von Lärmbrennpunkten auf Grundlage der aktualisierten Kartierungsergebnisse von 2015 werden 48 Lärmbrennpunkte definiert.

Gegenüber der Definition auf Basis der Lärmkartierung 2012 entfallen 6 Lärmbrennpunkte. Weitere wurden in ihrer Lage z.T. verschoben bzw. konkretisiert.

### 3.3.2 Priorisierung von Lärmbrennpunkten

Auf Grundlage der zuvor durchgeführten Ermittlungsschritte erfolgt nach der abgeschlossenen Definition der Lärmbrennpunkte deren Priorisierung.

Die Priorisierung der neu definierten Lärmbrennpunkte erfolgt nach der Lärm-KennZiffer-Methode (LKZ-Methode).

Die LärmKennZiffer stellt die einwohnerbezogene Lärmbetroffenheit dar. Die Ermittlung der LärmKennZiffer LKZ in den Lärmbrennpunkten erfolgt durch eine Verschneidung der Lärmpegel $L_{DEN}$/ $L_{Night}$[29] und der Einwohner an den Fassadenpunkten.

Die LärmKennZiffer ist vereinfacht ausgedrückt das Produkt aus der Anzahl der Menschen, die Lärmbelastungen von $L_{DEN}$ > 67 dB(A) bzw. $L_{Night}$ > 57 dB(A) (Auslösewerte der Lärmaktionsplanung) ausgesetzt sind und dem Maß der Überschreitung dieses Wertes. Die LKZ am Straßenabschnitt (einwirkende Lärmquelle) wird auf 100 m normiert, um unterschiedliche Abschnittslängen im Untersuchungsnetz auszugleichen.

Für die Lärmbrennpunkte erfolgt eine Priorisierung aus der ermittelten LKZ für $L_{DEN}$ und für $L_{Night}$ in drei Stufen, die die Dringlichkeit der Maßnahmenentwicklung abbildet.

Analog zur Priorisierung der Lärmbrennpunkte aus 2012 werden die Prioritätengrenzen so gesetzt, dass sich etwa eine gleichmäßige Verteilung der Brennpunkte auf die drei Prioritäten ergibt.

In Abhängigkeit der Höhe der $LKZ_{DEN}$ / $LKZ_{Night}$ für Straßenverkehrslärm werden folgende Prioritäten gebildet:

- **Priorität 1:** Lärmbrennpunkte mit einer $LKZ_{DEN}$ / $LKZ_{Night}$ > 50
- **Priorität 2:** Lärmbrennpunkte mit einer $LKZ_{DEN}$ / $LKZ_{Night}$ > 25

[29] herangezogen wird die Differenz der Lärmpegel zu den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung

- **Priorität 3:** Lärmbrennpunkte mit einer $LKZ_{DEN}$ / $LKZ_{Night}$ ≤ 25

Für jede LKZ wird die Priorität zuerst gesondert ermittelt. Anschließend wird bei unterschiedlichen LKZ für $L_{DEN}$ und $L_{Night}$ jeweils die höhere Priorität herangezogen. Eine Ausnahme erfolgt für Lärmbrennpunkte, die nach $LKZ_{DEN}$ eine Priorität von 1 aufweisen, nach $LKZ_{Night}$ eine Priorität von 3. Diese werden der mittleren Priorität 2 zugeordnet.

Die 48 neu definierten Lärmbrennpunkte werden im Ergebnis folgenden Prioritäten zugeordnet: 12 Lärmbrennpunkte der 1. Priorität, 17 Lärmbrennpunkte der 2. Priorität und 19 Lärmbrennpunkte der 3. Priorität.

Bei der Priorisierung der Lärmbrennpunkte ergeben sich gegenüber den definierten Lärmbrennpunkten auf Basis der Lärmkartierung 2012 andere Prioritätenzuordnungen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse zusammengefasst.

In der Karte 7 ist das Ergebnis räumlich dargestellt.

- **Tabelle 5:** Lärmbrennpunkte 2016 (nach Lärmbrennpunkt-Nr. sortiert)

| **Lärmbrennpunkt-Nr.** | $LKZ_{DEN}$ je 100m | $LKZ_{Night}$ je 100m | Priorität nach $LKZ_{DEN}$ | Priorität nach $LKZ_{Night}$ | **Priorität gesamt** |
|---|---|---|---|---|---|
| **01.01** | 132 | 64 | 1 | 1 | **1** |
| **01.02** | 28 | 14 | 2 | 3 | **2** |
| **01.03** | 18 | 7 | 3 | 3 | **3** |
| **01.04** | 51 | 22 | 1 | 3 | **2** |
| **01.05** | 88 | 49 | 1 | 2 | **1** |
| **01.06** | 23 | 6 | 3 | 3 | **3** |
| **01.08** | 101 | 47 | 1 | 2 | **1** |
| **01.09** | 28 | 1 | 2 | 3 | **2** |
| **01.10** | 118 | 137 | 1 | 1 | **1** |
| **01.11** | 16 | 32 | 3 | 2 | **2** |
| **01.12** | 65 | 85 | 1 | 1 | **1** |
| **01.13** | 7 | 8 | 3 | 3 | **3** |
| **01.14** | 2 | 1 | 3 | 3 | **3** |
| **01.15** | 67 | 52 | 1 | 1 | **1** |
| **02.01** | 135 | 156 | 1 | 1 | **1** |
| **02.02** | 33 | 11 | 2 | 3 | **2** |
| **02.03** | 112 | 58 | 1 | 1 | **1** |

| **Lärmbrenn-punkt-Nr.** | $LKZ_{DEN}$ je 100m | $LKZ_{Night}$ je 100m | Priorität nach $LKZ_{DEN}$ | Priorität nach $LKZ_{Night}$ | **Priorität gesamt** |
|---|---|---|---|---|---|
| **02.04** | 10 | 15 | 3 | 3 | **3** |
| **02.06** | 10 | 15 | 3 | 3 | **3** |
| **02.07** | 12 | 16 | 3 | 3 | **3** |
| **02.08** | 13 | 17 | 3 | 3 | **3** |
| **02.09** | 13 | 2 | 3 | 3 | **3** |
| **02.10** | 13 | 13 | 3 | 3 | **3** |
| **02.11** | 8 | 8 | 3 | 3 | **3** |
| **02.12** | 22 | 32 | 3 | 2 | **2** |
| **02.13** | 23 | 34 | 3 | 2 | **2** |
| **02.14** | 90 | 105 | 1 | 1 | **1** |
| **02.16** | 36 | 34 | 2 | 2 | **2** |
| **03.01** | 28 | 38 | 2 | 2 | **2** |
| **03.02** | 21 | 28 | 3 | 2 | **2** |
| **03.03** | 36 | 43 | 2 | 2 | **2** |
| **04.01** | 0 | 9 | 3 | 3 | **3** |
| **04.02** | 9 | 4 | 3 | 3 | **3** |
| **04.03** | 43 | 9 | 2 | 3 | **2** |
| **04.04** | 22 | 3 | 3 | 3 | **3** |
| **04.05** | 45 | 22 | 2 | 3 | **2** |
| **04.06** | 26 | 9 | 2 | 3 | **2** |
| **04.07** | 77 | 96 | 1 | 1 | **1** |
| **04.08** | 64 | 21 | 1 | 3 | **2** |
| **04.09** | 166 | 181 | 1 | 1 | **1** |
| **04.10** | 72 | 88 | 1 | 1 | **1** |
| **04.11** | 11 | 34 | 3 | 2 | **2** |
| **04.13** | 12 | 1 | 3 | 3 | **3** |
| **05.01** | 10 | 4 | 3 | 3 | **3** |
| **05.03** | 24 | 4 | 3 | 3 | **3** |
| **05.04** | 9 | 1 | 3 | 3 | **3** |
| **05.05** | 13 | 29 | 3 | 2 | **2** |
| **05.06** | 4 | 21 | 3 | 3 | **3** |

- **Karte 7:** Lärmbrennpunkte und Prioritäten

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

### 3.3.3 Konkretisierung der Lärmbrennpunkte zu Maßnahmenbereichen

Die Lärmbrennpunkte stellen flächige Bereiche mit hohen Lärmbelastungen und -betroffenheiten dar. Zur Entwicklung und Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen ist es sinnvoll, diese Flächen in Straßenabschnitte aufzuteilen, soweit diese aufgrund ihrer Emissionen maßnahmenrelevant sind. Die relevanten Straßenabschnitte werden nun als Maßnahmenbereiche definiert.

Ein Maßnahmenbereich kann sich ergeben, wenn mehrere Straßen in einem Lärmbrennpunkt liegen, die für den Lärm verantwortlich sind. Diese werden dann als separate Maßnahmenbereiche definiert.

Ein Maßnahmenbereich kann sich auch ergeben, wenn ein Straßenzug innerhalb eines Lärmbrennpunktes wesentliche Unterschiede in den Verkehrsbelastungen (DTV), Schwerverkehrsanteilen (Lkw und Bus), den Geschwindigkeiten oder der Radverkehrsführung aufweist. Bei erheblichen Abweichungen werden diese Straßenzüge in separate Maßnahmenbereiche unterteilt.

Im Ergebnis wurden aus den 48 Lärmbrennpunkten 69 Maßnahmenbereiche definiert. Diese Maßnahmenbereiche erhalten eine eigene Nummerierung, die aber auf den Ursprung des jeweiligen Lärmbrennpunktes zurückschließen lässt. Die Prioritäten für die Maßnahmenbereiche werden aus den jeweiligen Lärmbrennpunkten übernommen.

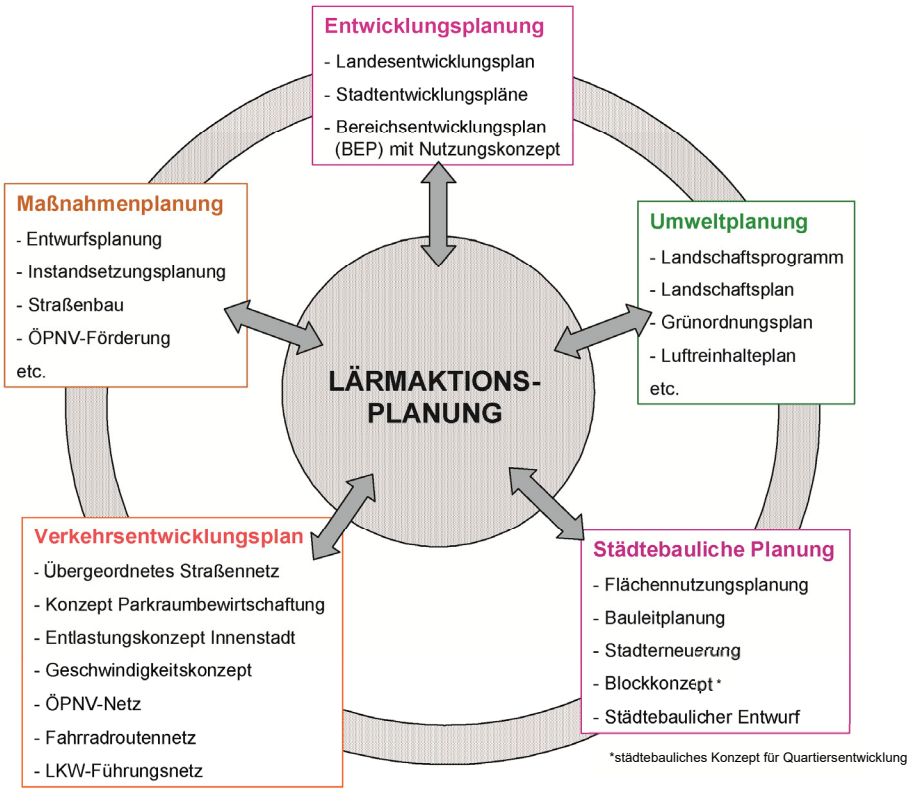
# 4 Strategien zur Lärmminderung im Straßenverkehr sowie vorhandene Planungen

Zur Lärmminderung kommen grundsätzlich verschiedene Strategien und Maßnahmenansätze in Betracht. Diese werden unter Einbindung bereits vorliegender Planungen in Regensburg dargestellt. Darauf aufbauend werden Empfehlungen aus Sicht der Lärmaktionsplanung gegeben.

## 4.1 Grundsätzliche Strategien und Maßnahmenansätze

Die gesamtstädtisch-strategischen Ansätze stellen eine geeignete Ebene dar, um in einer wechselseitigen Verzahnung mit anderen Planebenen zu einer langfristigen Lärmminderung beizutragen.

- **Abbildung 12:** Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen[30]




[30] Länderausschuss für Immissionsschutz LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, - 2. Aktualisierung -, 09.03.2017, S. 11

In Regensburg liegen folgende Planungen vor, die Bezug zur Lärmaktionsplanung aufweisen (Auswahl):

- Regensburg-Plan 2005, Leitziele der Stadtentwicklung
- Städtebauliches Rahmenkonzept für die Regensburger Innenstadt 2025
- Bericht zur sozialen Lage 2011
- Verkehrsentwicklungsplan, Fortschreibung/Entwurf Rahmenplan 03/2015
- Radverkehrsplan 11/2009 und Beschlussvorlage 04/2012
- Einführung Fahrradverleihsystem 2020
- Nahverkehrsplan Regensburg 11/2010
- Studie „Höherwertiges ÖPNV-System für Regensburg“ 04/2018
- Luftreinhalteplan, 2. Fortschreibung 2017
- Klimaschutzaktivitäten in der Stadt Regenburg 04/2015
- Energienutzungsplan 06/2014
- Planfeststellungsunterlagen zu Neu- und Ausbauvorhaben: Neubau Ostumgehung, 4-streifiger Ausbau Nordgaustraße (nördl. Abschnitt), 6-streifiger Ausbau A 3, Überplanung Frankenstraße,

Zudem sind weitere Informationen zu umgesetzten und geplanten Maßnahmen in den Lärmaktionsplan eingeflossen.

Der Lärmaktionsplanung stehen vier grundsätzliche Strategien zur Lärmminderung zur Verfügung:

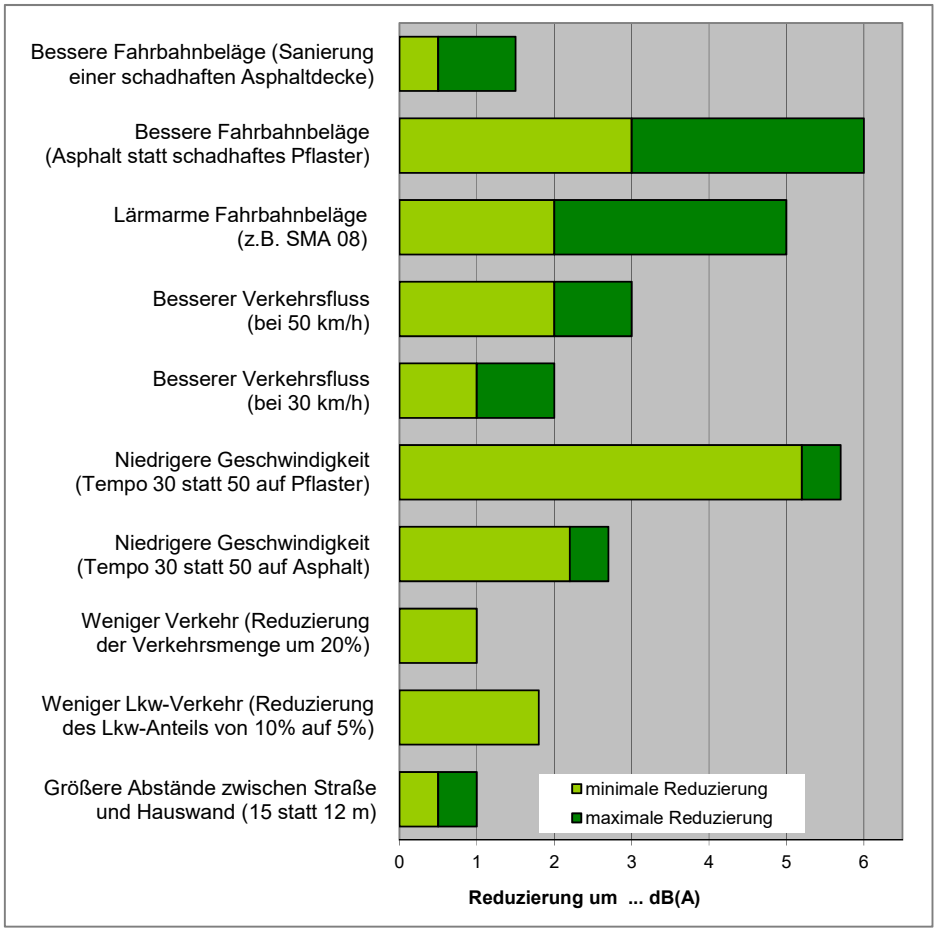
- die Vermeidung von Lärmemissionen
- die Verlagerung von Lärmemissionen
- die Verminderung von Lärmemissionen
- die Verminderung von Lärmimmissionen

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die grundsätzlichen Strategien und zugeordneten Maßnahmenarten zur Lärmminderung auf kommunaler Ebene. Die anschließende Abbildung stellt das Lärmminderungspotential ausgewählter Maßnahmen dar.

**Tabelle 6:** Grundsätzliche Strategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

| **Strategie** | **Maßnahmen** |
|---|---|
| Vermeidung von Lärmemissionen | Stadtentwicklung:<br>- verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung<br>- Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlungen |
| | Verkehrsentwicklung:<br>- Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß)<br>- integriertes Parkraummanagement (P+R, Parkraumbewirtschaftung)<br>- (betriebliches) Mobilitätsmanagement, Nutzungsmodelle (Carsharing, öffentl. Fahrräder)<br>- Fahrzeugmanagement (E-Mobilität, leiser Fuhrpark) |
| Verlagerung von Lärmemissionen | räumliche Verlagerung auf neue Netzteile |
| | räumliche Verlagerung/ Bündelung im Bestandsnetz |
| | Lkw-Routenkonzept |
| Verminderung von Lärmemissionen | Fahrbahnsanierung/ lärmarme Fahrbahnbeläge |
| | Verstetigung des Verkehrsflusses |
| | Geschwindigkeitskonzept |
| | Straßenraumgestaltung (zur Unterstützung einer Verkehrsverstetigung und von Geschwindigkeitskonzepten) |
| Verminderung von Lärmimmissionen | Straßenraumgestaltung (Erhöhung Abstand Gebäude - Emissionsquelle) |
| | Bauleitplanung (Festsetzung von Nutzungszuordnungen, Bebauungsflächen, Gebäudestellungen ...) |
| | Schallschutzwände, -wälle |
| | Schallschutzfenster |

**Abbildung 13:** Lärmminderungspotential ausgewählter Maßnahmen




Quelle: eigene Darstellung

## 4.2 Vermeidung von Lärmemissionen

### Grundsätze

Grundsätzliche Ansätze zur Vermeidung von Lärmemissionen im Straßenverkehr sind die Förderung von verkehrssparsamen Siedlungsstrukturen sowie Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), Mobilitätsmanagement und zielverkehrsdämpfende Maßnahmen, wie Parkraummanagement, die zur Eindämmung des lärmrelevanten Pkw- und Lkw-Verkehrs führen sollen.

In einer kompakten Stadtstruktur mit hohen Nutzungsmischungen und -dichten sowie dezentralen Einkaufmöglichkeiten in den Wohngebieten und daraus resultierenden kurzen innerstädtischen Wegen besteht ein wesentliches Potential zur Lärmminderung. Insbesondere dann, wenn neben den kurzen Wegen auch die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV) durch entsprechende Angebote gefördert wird. Durch die Flächennutzung und das

Verkehrsangebot kann hierbei langfristig Einfluss auf das Kfz-Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Verkehrslärm genommen werden. Diese Ziele können im Rahmen von Stadtentwicklungskonzepten oder städtebaulichen Rahmenkonzepten verwirklicht werden.

Eine Vielzahl von Wirkungszusammenhängen und gemeinsamen Maßnahmenansätzen bestehen auch zwischen der Lärmaktionsplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung.

Neben den Effekten der Lärmminderung durch Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten sind als positiver Synergieeffekt bei sinkenden Verkehrsbelastungen größere Handlungsspielräume im Straßenraum vorhanden, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Straßenraumqualität genutzt werden können.

## Handlungsansätze in Regensburg

Stadtentwicklung: Regensburg-Plan 2005 und Städtebauliches Rahmenkonzept für die Regensburger Innenstadt 2025

Im Regensburg-Plan 2005[31] werden Leitziele und Zielsetzungen für alle Themenbereiche der Stadtentwicklung festgeschrieben. Diese weisen auch Wechselwirkungen mit der Verkehrsentwicklung und damit auch mit der Lärmsituation in der Stadt auf. Die Leitziele des Regensburg-Plan 2005 sind Nachhaltigkeit der Stadtentwicklung, Ausrichtung an der absehbaren demografischen Entwicklung sowie Vernetzung und Kooperation mit dem Umland. Bei dem Aspekt der Nachhaltigkeit geht es vor allem um Flächensparsamkeit, Ressourcenoptimierung (Konzentration auf bestehende Infrastruktur) und dem Vorrang der Innenentwicklung gegenüber der Entwicklung von Außenbereichen. Damit wird das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ verfolgt, um ein Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs zu vermeiden. Konkretisierend werden Ziele, wie eine gute Anbindung an den ÖPNV und Infrastruktureinrichtungen auf Stadtteilebene für eine wohnungsnahe, dezentrale Grundversorgung formuliert.

Auf Basis des Regensburg-Plan 2005 erfolgt seit 2010 die Fortschreibung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan. In die FNP-Fortschreibung fließen neben den oben genannten Leitzielen des Stadtentwicklungskonzeptes, die räumlich konkretisiert und in inhaltliche Einzelziele differenziert werden, auch aktuelle Handlungsanforderungen, wie z.B. ein wachsender Bedarf an Wohnbauflächen, ein.

---

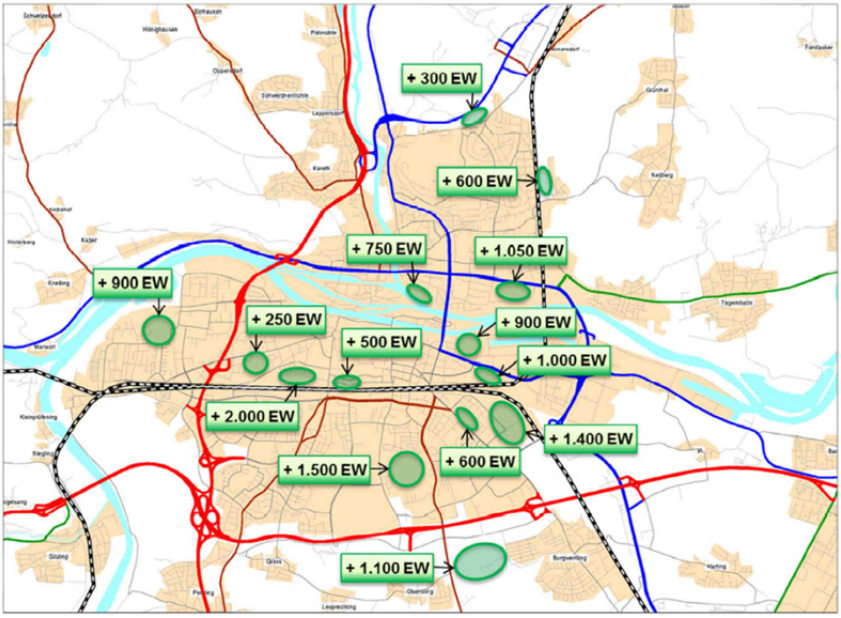
[31] Stadt Regensburg, Regensburg-Plan 2005, Leitziele der Stadtentwicklung, https://www.regensburg.de/rathaus/stadtentwicklung-in-regensburg/regensburg-plan-2005

Für die Innenstadt Regensburgs wurde im August 2014 ein städtebauliches Rahmenkonzept[32] mit dem Horizont 2025 aufgestellt. Das Konzept basiert ebenfalls auf dem Regensburg-Plan 2005 und widmet sich durch neu formulierte Leitbilder und Handlungsziele den gegenwärtigen und zukünftigen städtebaulichen Herausforderungen der Innenstadt Regensburgs. Die Stadt strebt eine verkehrliche, funktionale und städtebauliche Neuordnung des gesamten Stadtraums an.

Verkehrsentwicklung: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, Radverkehrsplan und Nahverkehrsplan

Aktuell befindet sich der Verkehrsentwicklungsplan in Fortschreibung. Dieser soll den Verkehrsentwicklungsplan von 1997 ersetzen. Derzeit liegt ein verwaltungsinterner Entwurf des Rahmenplans zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vom März 2015[33] vor. Dieser enthält eine Verkehrsprognose 2030 und darauf aufbauende Szenarien für alle Verkehrsarten.

- **Abbildung 14:** Entwicklung der Einwohner der Stadt Regensburg bis 2030[34]




Durch die Konzentration der Wohnbauentwicklung auf überwiegend integrierte Lagen im Stadtgebiet bestehen in Regensburg auch künftig gute Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“.[35]

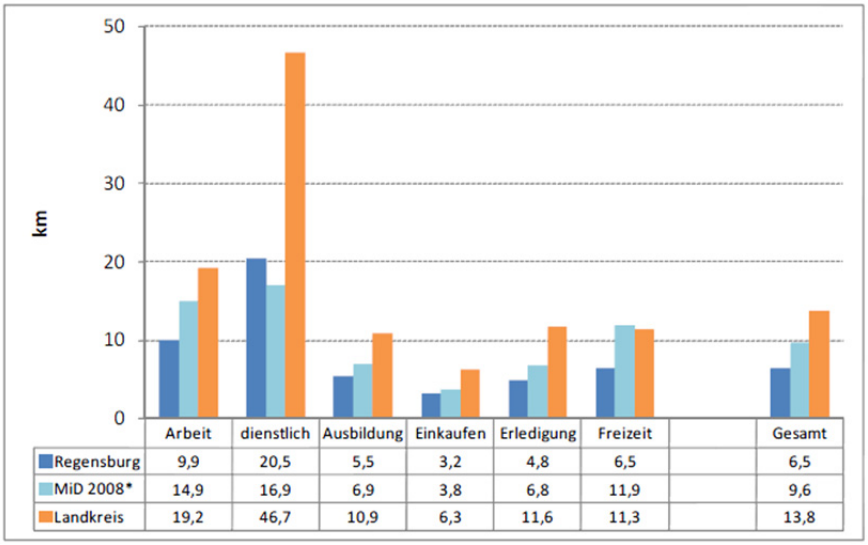
---

32 Stadt Regensburg, Städtebauliches Rahmenkonzept für die Regensburger Innenstadt 2025, Im Innern vervollständigen und nach außen vernetzen, August 2014

33 Stadt Regensburg, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, Rahmenplan, März 2015

34 Stadt Regensburg, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, Rahmenplan, a.a.O., S. 3

**Abbildung 15:** Mittlere Wegelängen in Regensburg nach Wegezwecken, 2011[36]




| | Arbeit | dienstlich | Ausbildung | Einkaufen | Erledigung | Freizeit | | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Regensburg | 9,9 | 20,5 | 5,5 | 3,2 | 4,8 | 6,5 | | 6,5 |
| MiD 2008* | 14,9 | 16,9 | 6,9 | 3,8 | 6,8 | 11,9 | | 9,6 |
| Landkreis | 19,2 | 46,7 | 10,9 | 6,3 | 11,6 | 11,3 | | 13,8 |

Neben der Einwohnerentwicklung gehen auch die Demografie, die Arbeitsplatzentwicklung, Schüler- und Studentenzahlen sowie die Entwicklung des Motorisierungsgrades in die Verkehrsprognose ein.

Die im Zuge der Fortschreibung des VEP ermittelte Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zeigt ein steigendes Verkehrsaufkommen und zunehmende Kfz-Verkehrsbelastungen. Das Verkehrsmittelwahlverhalten würde sich - sofern nicht durch geeignete Maßnahmen gegengesteuert wird - leicht zuungunsten des ÖPNV und des Radverkehrs verändern. Trotz einiger Straßenbaumaßnahmen verschlechtert sich entsprechend der Prognose die Verkehrsqualität im Straßennetz.

Um diesen Tendenzen entgegenzuwirken, ist ein Hauptziel des verkehrlichen Leitbildes des Verkehrsentwicklungsplans, den Anteil des Umweltverbundes bis 2030 deutlich zu steigern.

Mit dem unterstellten „Zielszenario 2030“ wird aufgezeigt, welche Maßnahmenpakete sinnvoll und erforderlich sind, damit sich das Verkehrsgeschehen zugunsten des Umweltverbundes entwickeln kann.

Für die Förderung des Fußgängerverkehrs wird insbesondere die Bedeutung der Innenentwicklung Regensburgs herausgestellt, mit der eine fußläufige Erreichbarkeit der Alltagsziele gewährleistet werden kann. Ergänzend sollen direktere Führungen von Fußwegen und eine attraktive Gestaltung die Motivation, Wege zu Fuß zu gehen, erhöhen.

---

35 ebenda

36 PTV AG, Haushaltsbefragung Regensburg 2011, Karlsruhe 2012, S. 35

Im Radverkehr soll eine neue Qualität etabliert werden, die zukünftig einen schnelleren und sichereren Radverkehr ermöglicht. Hierzu sind Verbesserungen in der heutigen Infrastruktur und neue Radverkehrsverbindungen vorgesehen. Als von elementarer Bedeutung werden dabei neue Querungen von Donau und Regen eingestuft.

Das ÖPNV-Angebot soll durch ein höherwertiges Bussystem und ein angepasstes Busnetz verbessert werden. „Das höherwertige Bussystem zeichnet sich durch Einheitlichkeit des Angebotes, neue zukunftsweisende Fahrzeuge und eine gut ausgebaute Infrastruktur aus.“ Die Führung der Busse auf weitgehend eigenen Trassen und eine durchgehende Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen wird hierfür als Grundvoraussetzung benannt.

Im motorisierten Individualverkehr sind die Eckpfeiler des Zielszenarios die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Vorbehaltsstraßen und die funktionsgerechte Umgestaltung von Straßenabschnitten im Sinne einer Verkehrsberuhigung. Hierfür sind entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen (Straßenneu-, aus- und -rückbau) im Szenario enthalten (siehe auch Kap. 4.3 und 4.4).

Das Zielszenario hätte einen Umweltverbundanteil von 58 % zur Folge. Der Radverkehrs- und ÖPNV-Anteil würde um 5 %-Punkte gegenüber dem Vergleichsjahr 2011 steigen. Pkw-Fahrer- und Pkw-Mitfahrer-Anteile sinken insgesamt um 9 %-Punkte.

- **Abbildung 16:** Verkehrsmittelwahl des Zielszenarios 2030

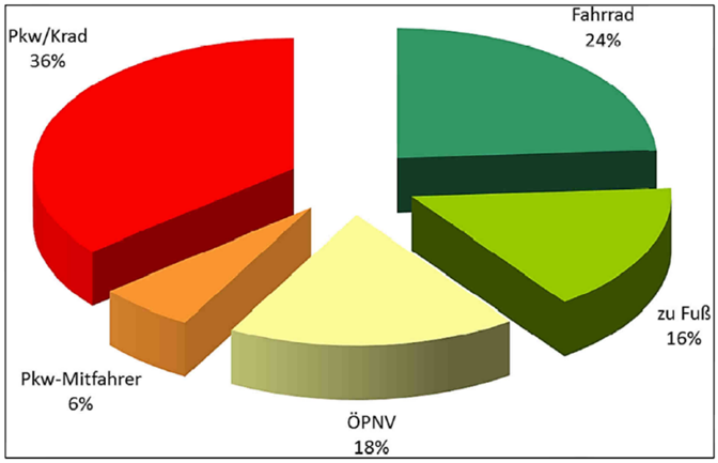
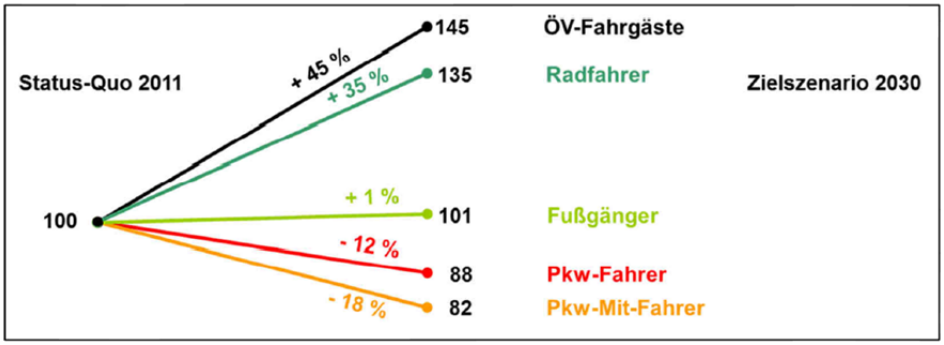


**Abbildung 17:** Vergleich Zielszenario 2030 mit Status-Quo 2011 (Wege in Regensburg)




Mit dem Radverkehrsplan[37] aus 2009 verfügt die Stadt Regensburg bereits seit längerem über ein gesamtstädtisches Konzept für den Radverkehr. Im Radverkehrsplan werden die Quellen und Ziele des Radverkehrs in der Stadt analysiert und darauf aufbauend ein Wunschliniennetz entwickelt, das mit geeigneten Maßnahmen umgesetzt werden soll. Aus 2012 liegt ein Beschluss zum Radverkehrsplan vor, der die für die Umsetzung priorisierte Maßnahmen enthält.

Der regionale Nahverkehrsplan Regensburg[38], der im November 2010 in Kraft getreten ist, ist Grundlage der ÖPNV-Entwicklung in der Stadt Regensburg. Die im Nahverkehrsplan aufgezeigten Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV werden in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aufgegriffen.

Mit der Studie „Höherwertiges ÖPNV-System für Regensburg“[39] wurde ein mögliches Premium-ÖPNV-System für Regensburg untersucht. Ein solches System soll u.a. eine hohe Reisegeschwindigkeit und hohe Beförderungskapazitäten aufweisen, nach Möglichkeit auf eigenen Trassen verkehren und an Lichtsignalanlagen bevorrechtigt werden. Hierbei wurden ein Straßenbahnsystem und ein Bus-Rapid-Transit-System näher untersucht, wobei sich das Straßenbahnsystem aufgrund seiner höheren Beförderungskapazität eindeutig als das zu favorisierende Fahrzeugsystem herausgestellt hat. Für eine erste Ausbaustufe (sog. Kernnetz) wurde ein 14,5 km langes Streckennetz ermittelt, auf dem zwei Linien jeweils in einem dichten Takt (Ziel 5‘-Takt) mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen fahren sollen. Mit Einführung der Straßenbahn würde zugleich das übrige Busnetz umfassend umgestaltet werden können, wobei

---

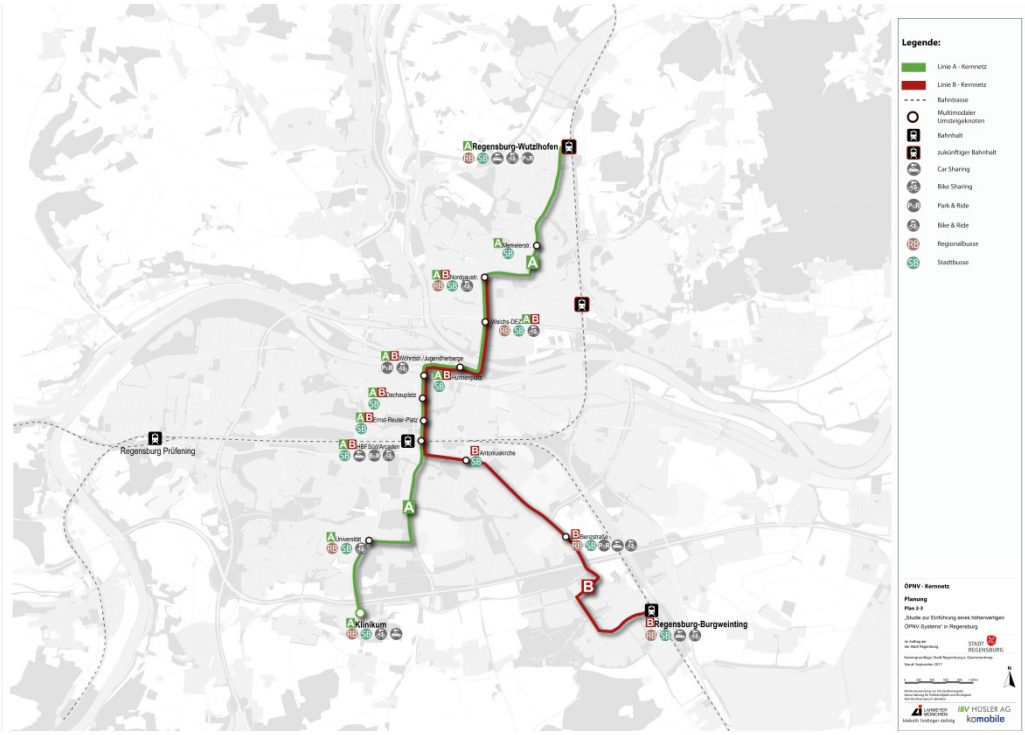
37 Stadt Regensburg, Regensburg Neuaufstellung Radverkehrsplan, November 2009

38 Stadt Regensburg, Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg, Kurzfassung, Stand 31.03.2010, https://www.regensburg.de/sixcms/media.php/121/reg_nahverkehrsplan_kurzfassung.pdf

39 „Studie zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems“ in Regensburg, Beilage 3 Präsentation (Stand Juli 2016)

sich ein deutlicher Rückgang der Busbelastung auf innenstadtnahen Strecken sowie in der Altstadt ergeben wird.

- **Abbildung 18:** Erste Ausbaustufe Tramnetz[40]




Im Juli 2018 wurde beschlossen, ein öffentliches Fahrradvermietungssystem[41] mit einem Anteil von mind. 50% Pedelecs für Regensburg ab frühestens 2019 einzuführen. Damit sollen positive Effekte zur Förderung des Umweltverbundes erzielt werden. Das Fahrradverleihsystem soll die Verkehrsbedürfnisse der Regensburger Bevölkerung sowie der Pendler abdecken. Das Angebot soll innerhalb von fünf Jahren von 30 (Testphase) auf knapp 600 Fahrräder mit einem flächendeckenden Netz an Stationen ausgebaut werden und hierbei auch in enger Verknüpfung mit dem ÖPNV nutzbar sein.

Umweltplanungen mit Verkehrsbezug

Umweltplanungen mit Verkehrsbezug sind die Klimaschutzaktivitäten der Stadt Regensburg, der Energienutzungsplan Stadt Regensburg und der Luftreinhalteplan für das Gebiet der Stadt Regensburg.

---

40 „Studie zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems" in Regensburg, Endbericht vom April 2018

41 Stadt Regensburg, Beschlussvorlagen zum Fahrradvermietungssystem vom 03.05.2018 und 26.07.2018

Der Bericht Klimaschutzaktivitäten in der Stadt Regensburg [42] stellt die bereits vorhandenen und geplanten Maßnahmen im Verkehrsbereich mit Synergieeffekten zum Klimaschutz dar.
Auch die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Gebiet der Stadt Regensburg vom Dezember 2010[43] stellt überwiegend bereits geplante oder umgesetzte Maßnahmen im Verkehrsbereich dar. Die Maßnahmenliste wurde im März 2014 aktualisiert, weiterverfolgt werden sollen insbesondere die Weiterentwicklung von Radverkehrs-Fördermaßnahmen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs (u.a. Busbeschleunigung) und die Förderung der Elektromobilität (u.a. Förderung von Elektrofahrzeugen für Taxifahrer seit 12/2015).[44] Als weitere Maßnahme wurde die Einführung einer Umweltzone in der Altstadt in die 2. Fortschreibung aufgenommen.[45]
Im Energienutzungsplan[46] wird das Thema E-Mobilität aufgegriffen. Es sollen Demonstrationsvorhaben aus dem Cluster E-Mobilität umgesetzt werden. Darüber hinaus hat der Ausschuss für Umweltfragen, Natur- und Klimaschutz am 09.07.2015 das Handlungsprogramm der Förderung der Elektromobilität in Regensburg (Elektromobilitätskonzept) beschlossen.

## Empfehlungen der Lärmaktionsplanung

Regensburg ist aufgrund seiner Siedlungsstruktur eine Stadt der kurzen Wege. Das zeigen die Daten der Haushaltsbefragung 2011. Auch mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung soll dies entsprechend der aktuellen Planungen[47] weiterverfolgt werden.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung bieten Stadtstruktur und Stadtentwicklung gute Chancen für eine umweltfreundliche Gestaltung der Mobilität. Diese sollten auch bei der Umsetzung neuer Wohnbauflächen und Arbeitsplatzstandorte mit innovativen Mobilitätskonzepten genutzt werden. Bei jeder Flächenentwicklung sollte geprüft werden, welche wohnstandort- oder arbeitsplatzbezogenen Maß-

---

42 Stadt Regensburg, Klimaschutzaktivitäten in der Stadt Regensburg, September 2017, https://www.regensburg.de/fm/RBG_INTER1S_VM.a.253.de/r_upload/klimaschutzaktivitaeten-in-regensburg-2017.pdf

43 Stadt Regensburg, Luftreinhalteplan für das Gebiet der Stadt Regensburg, 1. Fortschreibung, Dezember 2010, https://www.regensburg.de/sixcms/media.php/121/ luftreinhalteplan_rgbg_fortschreibung.pdf

44 Förderprogramme der Stadt Regensburg, www.regensburg-effizient.de

45 Die Einführung einer Umweltzone für die Regensburger Altstadt wurde im Oktober 2015 vom zuständigen Ausschuss der Stadt Regensburg beschlossen, in den Luftreinhalteplan für das Gebiet der Stadt Regensburg, 2. Fortschreibung https://www.regensburg.de/leben/umwelt/luft/luftreinhalteplan, aufgenommen und Mitte Januar 2018 eingeführt

46 Stadt Regensburg, Energienutzungsplan Stadt Regensburg, Teilbericht F - Konzeptentwicklung und Maßnahmenempfehlung, Juni 2014

47 entsprechend Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, Rahmenplan, a.a.O.

nahmen[48] geeignet sind, die durch die neuen Nutzungen induzierten Verkehre möglichst umweltfreundlich mit geringem Anteil an Kfz-Verkehren abzuwickeln.

Eine „lärmarme Stadtentwicklung“ sollte darüber hinaus auch eine frühzeitige und kontinuierliche Berücksichtigung der Umweltbelastungen auf zukünftigen Entwicklungsflächen, vor allem bei Wohnbauflächen beinhalten. Hierbei sind Grenzen der Belastbarkeit und ein (städte-)baulicher Umgang mit den Belastungssituationen von Bedeutung. Aufgrund des in Regensburg herrschenden Siedlungsdrucks besteht die Problematik von Wohnbauentwicklungen in stark lärmbelasteten Bereichen. Hier sollten geeignete städtebauliche Lösungen (Gebäudestellungen etc.) entwickelt und über Festsetzungen in Bebauungsplänen gesichert werden, um die Lärmeinwirkung zu verringern.

Für eine lärmarme Gestaltung der bestehenden sowie der zukünftigen Mobilität in Regensburg zeigt das im Rahmen der VEP-Fortschreibung entwickelte Zielszenario 2030 geeignete Maßnahmen auf. Aus Lärmminderungssicht ist zu unterstützen, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel entsprechend zu fördern und gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV zu schaffen. Die Maßnahmenkonkretisierung hierfür erfolgt im weiteren VEP-Verfahren.

Der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung bietet darüber hinaus auch die Möglichkeit, die umweltrelevanten Themen (neben der Lärmminderung ist dies v.a. die Luftreinhaltung) bei der Ausrichtung der Verkehrsentwicklung stärker in den Fokus zu rücken. Dies sollte neben der grundsätzlichen Zielrichtung auch konkret mit Blick auf die Straßenräume mit hohen Umweltbelastungen erfolgen. Insbesondere für diese sind Konzepte für eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung zu entwickeln. Idealerweise sollten Lärmaktionsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung hier ineinandergreifen.

Zur Reduzierung des individuellen Kfz-Verkehrs soll entsprechend dem Zielszenario 2030 insbesondere der ÖPNV deutlich anwachsen. Zur Vermeidung daraus ggf. entstehender neuer Belastungssituationen wird aus Lärmminderungssicht angeregt, die Chancen der Elektromobilität gerade im öffentlichen Verkehr verstärkt zu nutzen. Die Einführung des elektrisch betriebenen Altstadtbusses zur umweltfreundlichen Erschließung der Altstadt sollte als Vorbild für die Weiterentwicklung der Busflotte (Elektro- oder Hybridantriebe) dienen. In der Studie zum höherwertigen ÖPNV-System in Regensburg wird dieses Ziel verfolgt, indem auf den vorgeschlagenen Premium-Linien elektrisch angetrieben Fahrzeuge (Straßenbahnen) fahren sollen. Darüber hinaus ist im Rahmen einer Beschaffungsstrategie für die Busflotte der „*das Stadtwerk.Mobilität GmbH*“ die schrittweise Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge vorgesehen. Ziel

[48] Z.B. wohnungs- und arbeitsplatzbezogenes Mobilitätsmanagement, gemeinschaftliche und innovative Mobilitätsangebote etc.

ist, dass bis Ende 2027 mindestens 30% der Fahrzeugflotte mit lokal emissionsfreien Antrieben betrieben wird.

Weitere aus Lärmminderungssicht sinnvolle Konzepte zur Förderung der Elektromobilität sollten für den Ver- und Entsorgungsverkehr und den Lieferverkehr geprüft werden. Bezogen insbesondere auf den Innen- und Altstadtverkehr sind damit verbunden und auch darüber hinaus aktuelle CityLogistik-Ansätze z.B. mit Lastenfahrrädern relevant und aus Lärmminderungssicht zu unterstützen.

Auch die verstärkte Pedelec-Nutzung zur Steigerung des Radverkehrsanteils sollte durch entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen (u.a. Ausbau der Radverkehrsanlagen) und Angebote (Fahrradverleihsystem) unterstützt werden.

## 4.3 Verlagerung von Lärmemissionen

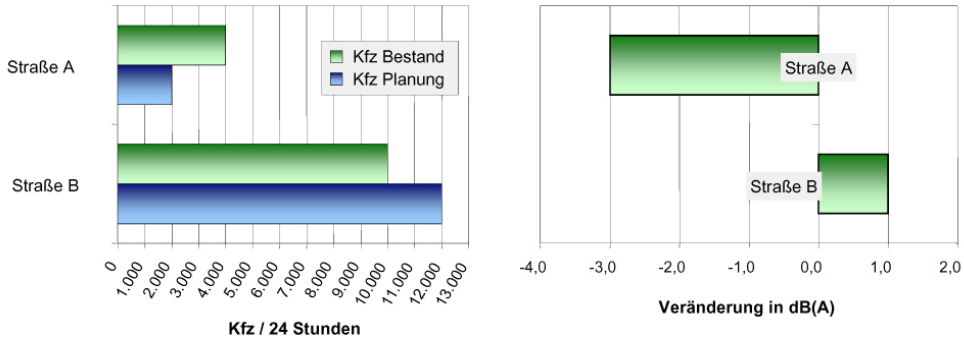
### Grundsätze

Die Verlagerung von Lärmemissionen steht im Zusammenhang mit der Entwicklung und Modifizierung des Straßennetzes und Maßnahmen zur Verkehrslenkung. Dies kann für den Gesamtverkehr oder auch für besonders störende Verkehrssegmente wie z.B. den Lkw-Verkehr erfolgen.

Die räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehren und damit verbundenen Lärmemissionen durch Verkehrsnetzgestaltung und Verkehrslenkung ist sinnvoll, wenn geeignete Straßenführungen zur Verfügung stehen, die die zu verlagernden Verkehre aufnehmen können und an denen aufgrund der angrenzenden Nutzungen davon ausgegangen werden kann, dass keine neuen Konfliktbereiche durch die steigenden Lärmbelastungen entstehen.

- Kann z.B. in einer untergeordneten Straße der Kfz-Verkehr von 4.000 Kfz/24h auf 2.000 Kfz/24h reduziert werden, entspricht dies einer Abnahme der Lärmbelastung um 3 dB(A).
- Werden die verlagerten 2.000 Kfz/24h auf einer heute mit 10.000 Kfz/24h belasteten Straße „abgewickelt“, so erhöht sich dort die Lärmbelastung lediglich um 1 dB(A).

**Abbildung 19:** Beispiel für Minderungspotentiale durch Verkehrsbündelung




Quelle: eigene Darstellung

## Handlungsansätze in Regensburg

Straßenneubau-, Straßenausbau- und Straßenrückbaumaßnahmen

Folgende Straßennetzergänzungen sind seit Durchführung der Lärmkartierung 2012 umgesetzt bzw. werden aktuell geplant:

Die Ostumgehung, eine Straßennetzergänzung von insgesamt 4,4 km Länge im östlichen Stadtgebiet von Regensburg, wurde im November 2014 fertig gestellt. Im Abschnitt zwischen der B 16 im Norden und der Anbindung Donaustaufer Straße (3,5 km Länge) hat die Fahrbahn zwei Fahrstreifen; im weiteren Verlauf bis zur Walhalla-Allee ist die Straße mit vier Fahrstreifen ausgebaut (zzgl. Abbiege- und Verflechtungsstreifen).[49] Durch den Bau der Ostumgehung können entsprechend Prognosebezugsfall 2030 Entlastungen umliegender Straßen von 2. - 3.000 Kfz/24 h erzielt werden, Verkehrszunahmen werden auf dem Odessa-Ring und der Max-Planck-Straße prognostiziert.[50] Aktuell wird die Verlängerung der Ostumgehung/Pilsenallee in Richtung Norden diskutiert. Diese Maßnahme liegt außerhalb des Stadtgebietes.[51]

Die Stadt Regensburg plant zudem den 4-streifigen Ausbau der Nordgaustraße nördlich der Isarstraße. Der Abschnitt zwischen Holzgartenstraße und Isarstraße wurde 2012 bereits 4-streifig ausgebaut. Vorgesehen ist auch die Weiterführung der Nordgaustraße über den Regen (Sallerner Regenbrücke) mit An-

[49] Stadt Regensburg, Erläuterungsbericht, Planfeststellung Ostumgehung Regensburg, festgestellt am 02.02.2009

[50] Stadt Regensburg, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, Rahmenplan, a.a.O., S. 12 - 13; der Prognosebezugsfall beinhaltet neben der Verkehrswirksamkeit neuer Netzelemente mit Entlastungen auf einzelnen Straßen durch Neubaumaßnahmen auch die allgemeine Verkehrszunahme

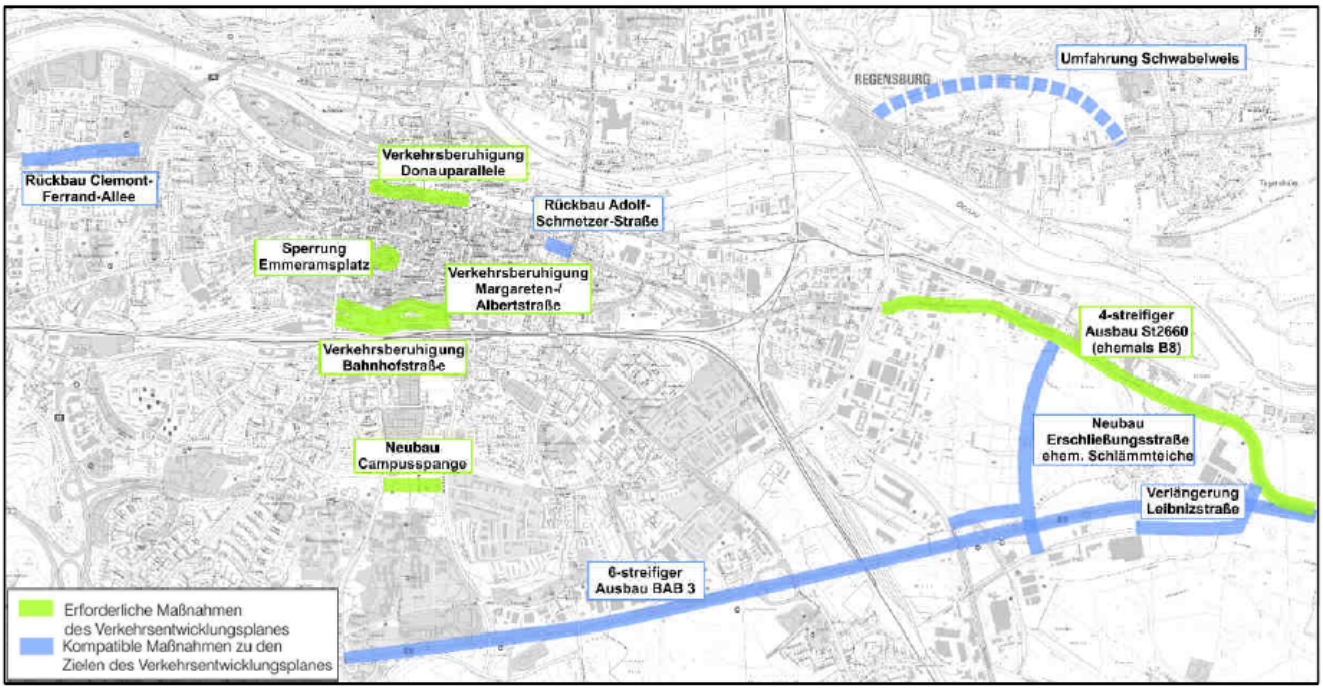
[51] ebenda, S. 49

schluss an die A 93 bzw. B 16. Für den Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.[52]

Die Autobahndirektion Südbayern baut die A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof 6-streifig aus (Ausbaulänge 14,7 km). Die Bauphase hat im Februar 2018 begonnen und läuft über fünf Jahre. Mit dem 6-streifigen Ausbau soll die Überlastung der Autobahn langfristig vermieden werden[53]

Im Rahmenplan zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (Entwurf) werden verschiedene Planfälle von Straßenbaumaßnahmen untersucht. Die in Abbildung 20 dargestellten Straßenneubau-, Straßenausbau- oder Straßenrückbaumaßnahmen sind mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans kompatibel.

- **Abbildung 20:** Erforderliche bzw. mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans kompatible Straßenneu-, Straßenaus- und Straßenrückbaumaßnahmen[54]




52 Stadt Regensburg, Erläuterungsbericht, Planfeststellung Ausbau d. Nordgaustraße m. Neubau der Sallerner Regenbrücke u. Umbau Lappersdorfer Kreisel vom 12.10.2008

53 Stadt Regensburg, Feststellungsentwurf für den 6-streifigen Ausbau der A 3, Erläuterungsbericht, 01.08.2014

54 Stadt Regensburg, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, Rahmenplan, a.a.O., S. 49

In das Zielszenario 2030 werden bis auf die Umfahrung Schwabelweis und die Verlängerung Leibnitzstraße alle dargestellten Maßnahmen übernommen.

„Im Zielszenario 2030 zeigen sich gegenüber dem Bestand 2011 flächendeckende Entlastungen im Stadtgebiet. Diese Entlastungen basieren einerseits auf Verkehrsverlagerungen auf das übergeordnete Straßennetz und andererseits auf einem Wechsel der Verkehrsmittel vom Pkw zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes."

Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz im Vergleich zwischen Status-Quo 2011 und Zielszenario 2030 sind in Bezug auf die Folgen für die Lärmwirkungen erst dann relevant, wenn sich die Verkehrsbelastung mindestens um 20% erhöht oder vermindert. Darüber hinaus gehende Veränderungen können bzgl. der möglichen Lärmwirkung wie folgt klassifiziert werden:

- geringe Zu-/ Abnahme bei einer Veränderung ab +/-20% der Verkehrsbelastung
- mittlere Zu-/Abnahme bei einer Veränderung ab +/-35% der Verkehrsbelastung
- hohe Zu-/ Abnahme bei einer Veränderung ab +/- 50% der Verkehrsbelastung

**Tabelle 7:** Lärmbrennpunkte mit lärmrelevanter Abnahme der Verkehrsbelastungen im Zielszenario 2030

| Lärmbrennpunkt | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Abnahme |
|---|---|---|
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße, Ostengasse - Ostenallee | Mittlere |
| 01.05 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Maierhoferstraße | Geringe |
| 01.09 | Wöhrdstraße, Nibelungenbrücke - Eiserne Brücke | Geringe |
| 02.01 | Frankenstraße, Schweinfurter Straße - Donaustaufer Straße | Geringe |
| 02.02 | Lappersdorfer Straße/ Schwandorfer Straße, 50 m nördl. Köhlerstraße - Brauergasse | Geringe |
| 02.07 | Frankenstraße, A 93 - Schweinfurter Straße | Mittlere |
| 02.08 | Frankenstraße, Reinhausener Damm - Nordgaustraße | Mittlere |
| 02.09 | Donaustaufer Straße, Reinhausener Brücke - Donaustaufer Straße | Gering |
| 02.14 | Amberger Straße, 150 m südl. Knotenpunkt B 16 - Nordgaustr. | Mittlere |

| Lärm-brenn punkt | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Abnahme |
|---|---|---|
| 02.15 | Armberger Straße,<br>Höhe Holzäckerstraße - 150m südl. Knotenpunkt B16 | Mittlere |
| 04.10 | Landshuter Straße,<br>Bajuwarenstraße - Safferlingstraße | Geringe |

Darüber hinaus ist künftig auch im Lärmbrennpunkt 01.04 von einem Rückgang der Verkehrsbelastung und Lärmbelastung auszugehen, zumal in Folge der derzeit laufenden Planungen für die Neugestaltung des Zentralen Omnibus-bahnhofs und der umliegenden Freiflächen im Vorfeld des Hauptbahnhofes die Durchfahrtsmöglichkeiten für den MIV in diesem Bereich reduziert werden müssen.

- **Tabelle 8:** Lärmbrennpunkte mit lärmrelevanter Zunahme der Verkehrsbelastungen im Zielszenario 2030

| Lärm-brenn-punkt | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Zunahme |
|---|---|---|
| 01.11 | Greflingerstraße,<br>Weißenburgstraße - Adolf-Schmetzer-Straße | Geringe |
| 02.12 | Nordgaustraße,<br>Isarstraße - 50 m nördl. Illerstraße | Geringe |
| 02.13 | Nordgaustraße,<br>50 m nördl. Illerstraße - Amberger Straße | Geringe |
| 03.02 | Straubinger Straße,<br>50 m östl. Hoher-Kreuz-Weg - Bahnbrücke | Geringe |
| 03.03 | Straubinger Straße,<br>Dekra (Straubinger Str.) - Osthafenstr. | Mittlere |

Im Ergebnis sind in den Lärmbrennpunkten mit dem Zielszenario 2030 lärmrelevante Abnahmen, aber auch Zunahmen der Verkehrsbelastung zu verzeichnen.

## Empfehlungen der Lärmaktionsplanung

Straßenneu-, Straßenaus- und Straßenrückbaumaßnahmen

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung sind mögliche Straßenneu-, Straßenaus- und Straßenrückbaumaßnahmen und deren verkehrlichen Wirkungen innerhalb des Verkehrsnetzes untersucht worden. Erkennbar wird, dass neben der deutlichen Entlastung an einigen der Lärmbrennpunkte entsprechend der Verkehrsprognose des Zielszenarios 2030 auch Belastungszunahmen an anderen zu verzeichnen sind.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung sollten bei allen Planungen für einen Straßenneubau und weitere Planungen zur Verlagerung von Verkehren die Wirkungen auf die Lärmbelastungen, d.h. die Anzahl der entlasteten Personen und ggf. zusätzlich belastete Personen jeweils mit Höhe der Be- und Entlastungen bilanziert werden. Auch der Verlust ruhiger Bereiche (Wohngebiete und auch Freiflächen) sollte in die Abwägung mit einfließen. So kann der tatsächliche Nutzen bzw. die damit verbundenen Risiken einer Straßennetzergänzung oder einer geänderten Verkehrsführung aus Sicht der Lärmminderung besser bewertet werden.

Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass mit Straßennetzergänzungen keine unerwünschten Kapazitätserhöhungen im Straßennetz verbunden sind, die insgesamt zu einer Verkehrszunahme führen können.

Idealerweise sollte jede Straßennetzergänzung mit einem verkehrlichen Gesamtkonzept für den betroffenen Bereich begleitet werden, das die gewünschte Entlastung sicherstellt und ggf. auftretende Mehrbelastungen durch gegensteuernde Maßnahmen vermeidet oder vermindert. Die Entlastungswirkungen können durch verkehrslenkende, verkehrsorganisatorische oder auch straßenräumliche Maßnahmen unterstützt werden.

## 4.4 Verminderung von Lärmemissionen

### Grundsätze

Die Verminderung von Lärmemissionen setzt in konkreten Straßenräumen an. Es geht hierbei um eine möglichst leise und verträgliche Abwicklung bestehender oder zukünftiger Verkehrsmengen. Die wesentlichen Maßnahmenansätze hierzu sind:

- Fahrbahnsanierung und der Einsatz lärmmindernder Asphalte
- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses
- straßenräumliche Maßnahmen

Die Sanierung von Fahrbahnoberflächen ist eine kontinuierliche Aufgabe, bei der die Lärmsanierung häufig nur eine untergeordnete Rolle spielt. Aber auch mit der Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann erfahrungsgemäß eine Lärmminderung um 1 bis 2 dB(A) erreicht werden, die allerdings mit den bestehenden Berechnungsvorschriften nicht darstellbar ist.

Darüber hinaus stehen zwischenzeitlich auch für innerörtliche Randbedingungen Fahrbahnbeläge mit lärmmindernden Eigenschaften zur Verfügung, deren Einbau unter bestimmten Voraussetzungen vom Landesamt für Umwelt (LfU)

empfohlen wird.[55] Die Minderungswirkung ist je nach Belag unterschiedlich und beträgt zwischen 2 und 5 dB(A) (zu den Voraussetzungen siehe auch Kapitel 5.3.1).

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt eine effektive, kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Lärmminderung dar. Unter Lärmgesichtspunkten sollte an bebauten Straßen innerorts die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten werden. Unter bestimmten Voraussetzungen ist auch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht nur für Wohnstraßen, sondern auch abschnittsweise für städtische Hauptverkehrsstraßen eine sinnvolle Maßnahme der Lärmminderung. Das Lärmminderungspotential bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h liegt zwischen 2 und 3 dB(A).

Bei den im Stadtverkehr zulässigen Geschwindigkeiten (in der Regel 50 km/h) verursacht ein stetiger Verkehrsfluss deutlich weniger Lärm als ein Verkehrsablauf mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Bei einer optimalen Verstetigung von Verkehrsabläufen kann ein Lärmminderungspotential von bis zu 4 dB(A) erreicht werden.[56] Die höchsten Lärmminderungspotentiale weist ein stetiger Verkehrsfluss bei gleichzeitig geringem Geschwindigkeitsniveau auf.

In der Praxis liegen die Minderungswirkungen durch Verkehrsverstetigung im Mittel bei etwa 1 bis 2 dB(A). Darüber hinaus können Pegelspitzen gekappt werden.

Straßenräumliche Maßnahmen mit dem Primärziel der Lärmminderung umfassen verschiedene Handlungsansätze. Diese wirken nicht nur lärmmindernd, sondern stellen in der Regel auch Verbesserungen z.B. des Angebotes für die lärmarmen Verkehrsarten und der Aufenthaltsqualität im Straßenraum dar.

Unmittelbar lärmmindernd wirken sich straßenräumliche Maßnahmen aus, die einen größeren Abstand der Emissionsquelle Verkehr zur Bebauung ermöglichen. Mit der Reduzierung von Fahrbahnbreiten oder durch punktuelle Querschnittsänderungen kann darüber hinaus die Einhaltung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus unterstützt werden. Außerdem können mit straßenräumlichen Maßnahmen ggf. auch die Verkehrsabläufe verstetigt sowie die Straßenraumqualität erhöht werden.

---

55 Bayerisches Landesamt für Umwelt (Hrsg.), Voraussetzung für den Einbau lärmarmer Straßendecken - Die leise Innenstadtstraße, Augsburg, Januar 2012

56 Vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.): Maßnahmenblätter zur Lärmminderung im Straßenverkehr, www.umweltdaten.de/publikationen/weitere_infos/3802-0.pdf, Juli 2009

## Handlungsansätze in Regensburg

Sanierung von Fahrbahnoberflächen

Seit der Lärmkartierung 2012 erfolgte in Regensburg auf mehreren Straßen eine Fahrbahnsanierung z.T. mit lärmminderndem Fahrbahnbelag. Die umgesetzten Fahrbahnsanierungen in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung sind in Anlage 2 aufgelistet. Darüber hinaus wurde in folgenden weiteren Straßen außerhalb der Maßnahmenbereiche mit lärmminderndem Belag, in diesem Falle dem SMA LA eine Fahrbahnsanierung durchgeführt:[57]

- Nordgaustraße zwischen Isarstraße und Donaustaufer Straße,
- Clermont-Ferrand-Allee / Altdorfer Straße zwischen Gumpelzhaimer Straße und Boessnerstraße,
- Kirchmeierstraße zwischen Klenzestraße und Bischof-Wittmann-Straße und

Darüber hinaus wurde auf dem St.-Georgen-Platz, auf dem zum Kartierungszeitpunkt Pflaster verlegt war, 2018 der Fahrbahnbelag erneuert.

In den kommenden Jahren sind für mehrere Straßen Fahrbahnsanierungen geplant.

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Das Stadtgebiet von Regensburg ist durch viele Tempo-30-Zonen gekennzeichnet. Auch auf einigen Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Erst in den letzten Jahren wurde in der Wöhrdstraße die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt.

Auf der Frankenstraße westl. der A 93 in Höhe der Bebauung liegt aus Lärmschutzgründen die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 60 km/h.

Straßenräumliche Maßnahmen

Das städtebauliche Rahmenkonzept 2025 für die Innenstadt von Regensburg sieht zur verkehrlichen, funktionalen und städtebaulichen Neuordnung des Stadtraums u.a. die weitere Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor. Dieses Ziel soll u.a. durch den Rückbau von überdimensionierten Straßenquerschnitten und Verbesserungen für Fußgänger- und Radverkehr erreicht werden.[58]

---

[57] Stadt Regensburg, Zustand der Bauwerke, Stand 14.07.2015; angesetzt wurde ein Abschlag von 2 dB(A)

[58] Stadt Regensburg, Städtebauliches Rahmenkonzept für die Regensburger Innenstadt 2025, Im Innern vervollständigen und nach außen vernetzen, August 2014

Für ausgewählte Bereiche mit Handlungsbedarf werden in städtebaulichen Testentwürfen gestalterische Lösungsansätze dargestellt, die eine Diskussionsgrundlage für vertiefende Aussagen bilden.

- In der Ostengasse/ Adolf-Schmetzer-Straße werden der Rückbau von Verkehrsflächen und die Reduzierung von Straßen begleitenden Parkplatzflächen zugunsten von Geh- und Radwegen als Entwicklungsziel genannt.
- Für die Prüfeninger Straße als wichtigste westliche Ausfallstraße wird durch die Verringerung des Straßenraumquerschnitts und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs die Möglichkeit der Anlage von Radwegen gesehen.
- In der Clermont-Ferrand-Allee/ Altdorferstraße wird durch die Reduzierung des Straßenquerschnitts die Möglichkeit der baulichen Nachverdichtung auf freiwerdenden Flächen gesehen. Der lineare Straßenverlauf soll zudem durch Fahrbahnverschwenkungen unterbrochen werden.

- **Abbildung 21:** Städtebaulicher Testentwurf Clermont-Ferrand-Allee, Altdorferstraße



- Die Donauparallele (Weißgerbergraben, Keplerstraße, Thundorferstraße) ist vor allem als Achse des ÖPNV hochfrequentiert und soll aufgewertet werden. Die Entwurfsziele lauten u.a. Reduzierung der verkehrlichen Belastungen durch den MIV, aber auch ÖPNV und Verbesserung des Nebeneinanders von Verkehrsteilnehmern gerade in Bereichen mit baulichen Engstellen.

Straßenräumliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind im VEP-Rahmenplan sowie im Radverkehrsplan der Stadt Regensburg (Beschlussfassung 2012) enthalten.[59]
In Bezug auf die Maßnahmenbereiche sind neben den bereits oben genannten straßenräumlichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs relevant für

- Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße, Ostengasse - Ostenallee

[59] Stadt Regensburg, Beschlussvorlage Radverkehrsplan Regensburg, April 2012, Anlagen B1-B3, Maßnahmen für den Regensburger Radverkehr

- D.-Martin-Luther-Straße, Bahnhofstraße - Luitpoldstraße
- Nordgaustraße, Isarstraße - 50 m nördl. Illerstraße
- Nordgaustraße, 50 m nördl. Illerstraße - Amberger Straße
- Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße
- Bischof-Wittmann-Straße, Erzbischof-Buchberger-Allee - Eigenheimweg
- Universitätsstraße, Heydenreichstraße - Bischof-von-Henle-Straße[60]
- Galgenbergstraße, Haydnstraße - Friedenstraße
- Furtmayrstraße, Hermann-Geib-Straße - Landshuter Straße
- Landshuter Straße, Bajuwarenstraße - Safferlingstraße
- Prüfeninger Straße, A 93 - Schillerstraße

Seit der Lärmkartierung umgesetzte straßenräumliche Maßnahmen in Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung sind in Anlage 2 aufgelistet.

Die Frankenstraße soll zwischen Nordgaustraße und Drehergasse aus- bzw. umgebaut werden. Dabei soll unter anderem - als erster Schritt - die Frankenbrücke erneuert werden. Hierbei ist die Anlage einer Busspur auf der nördlichen Straßenseite geplant. An der Kreuzung Nordgaustraße/ Frankenstraße soll eine Busschleuse das Linksabbiegen der Busse in die Frankenstraße erleichtern und damit derzeit häufig auftretenden Rückstau verhindern. Der Neubau der Frankenbrücke beginnt frühestens im Jahr 2023. Als Bauzeit sind 2,5 Jahre veranschlagt.

Für die Erschließung des geplanten Regensburger Kultur- und Kongresszentrums (RKK) am Ernst-Reuter-Platz[61] und die verkehrliche Abwicklung des ÖPNV am neuen ZOB-Standort im Hauptbahnhof-Vorfeld sind umfassende Umgestaltungen des Verkehrsraums Bahnhofstraße/ D.-Martin-Luther-Straße/ Ernst-Reuter-Platz erforderlich, der u.a. auch eine Reduzierung des MIV-Durchgangsverkehrs in diesem Bereich erfordert. U.a. ist die D.-Martin-Luther-Straße als ÖPNV-Trasse vorgesehen und die Galgenbergbrücke soll zu einer zusätzlichen Haltestellenanlage für Busse (später für die Stadtbahn) aus Norden bzw. Süden kommend erweitert werden.[62]

---

60 bereits umgesetzt

61 Am 14.10.2018 wurde zum RKK-Projekt ein Bürgerentscheid durchgeführt. In dessen Ergebnis wird die Weiterführung der Planungen für das RKK mehrheitlich abgelehnt

62 Stadt Regensburg, Beschlussvorlage Planung zu einem ZOB, einer ÖPNV-Trasse mit ZOB-Brücke sowie einem RKK - Zwischenbericht, November 2016

Alle seit der Lärmkartierung bereits umgesetzten Maßnahmen zur Verminderung von Lärmemissionen in den Maßnahmenbereichen sind in Anlage 2 dargestellt.

### Empfehlungen der Lärmaktionsplanung

Die Maßnahmenansätze zur Verminderung von Lärmemissionen ermöglichen in der Regel eine kurz- bis mittelfristige Entlastung in den konkreten lärmbelasteten Bereichen.

Konkrete Maßnahmenempfehlungen zur Verminderung von Lärmemissionen und -immissionen in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung werden in den Maßnahmenkonzepten zur Fahrbahnsanierung, zu straßenräumlichen Maßnahmen und zur Geschwindigkeitsreduzierung erarbeitet.

Hierbei werden die bestehenden Überlegungen und Ansätze in Regensburg einbezogen. Idealerweise sollten bei den Maßnahmenentwicklungen für die Maßnahmenbereiche Lärmaktionsplan und Verkehrsentwicklungsplan bzw. weitere relevante Planungen ineinandergreifen, um die Synergien zur Umsetzung von Maßnahmen zur stadt- und umweltverträglichen Gestaltung des Kfz-Verkehrs zu nutzen.

## 4.5 Verminderung von Lärmimmissionen

### Grundsätze

Mit der Verminderung von Immissionen sind Strategien verbunden, um auf vorhandene Lärmbelastungen durch Abstands-, Abschirm- oder städtebauliche Maßnahmen zu reagieren. Dadurch sollen am Immissionsort oder innerhalb der Gebäude Lärmminderungen erreicht werden. Dabei wird in aktive (z.B. Schallschutzwände) und passive (z.B. Schallschutzfenster) Schallschutzmaßnahmen unterschieden.

Im Zuge von Neu- und Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur werden zur Einhaltung von Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV[63] häufig Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen erforderlich.

[63] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990, zuletzt geändert 25. September 1990

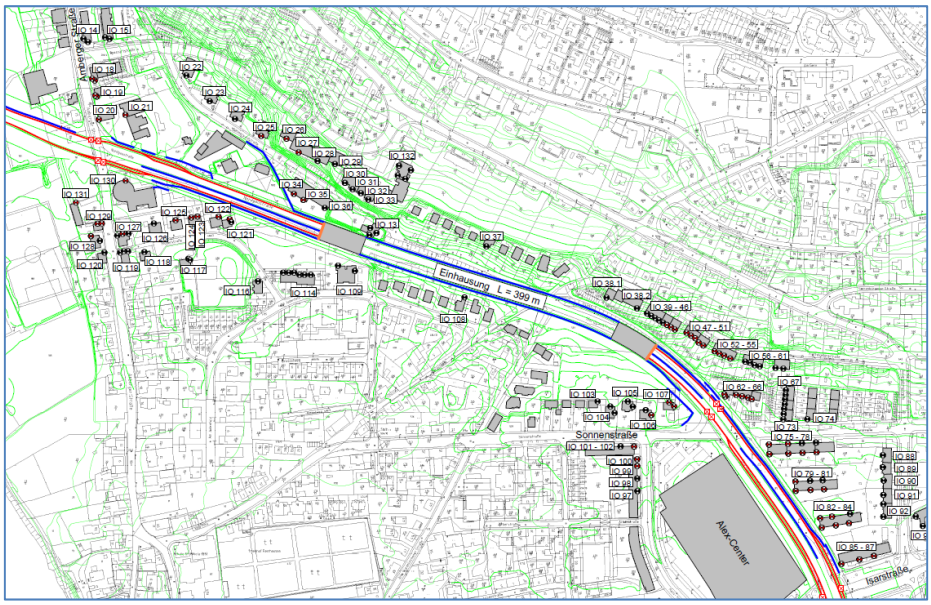
## Handlungsansätze in Regensburg

Maßnahmen des aktiven und auch des passiven Schallschutzes sind in Regensburg im Rahmen verschiedener Straßenaus- und Straßenneubauten geplant.

Im Zuge des Neubaus der Ostumgehung wurden mehrere Lärmschutzwände gebaut.

Beim Ausbau der nördlichen Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke[64] sind eine knapp 400 m lange Einhausung der Nordgaustraße sowie mehrere Lärmschutzwände geplant. Darüber hinaus besteht an 90 Gebäuden entlang der Nordgau-, Lappersdorfer und Regensburger Straße Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

- **Abbildung 22:** Darstellung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen[65]




Die Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Regensburg realisiert seit Februar 2018 den 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof. Nahezu entlang des gesamten Streckenabschnitts von ca. 15 km Länge sind aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwällen und/ oder -wänden vorgesehen. Diese werden

64 Stadt Regensburg, Erläuterungsbericht, Planfeststellung Ausbau d. Nordgaustraße m. Neubau der Sallerner Regenbrücke u. Umbau Lappersdorfer Kreisel vom 12.10.2008

65 Müller-BBM, Ergänzendes schalltechnisches Gutachten aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens, Stadt Regensburg - Ausbau der Nordgaustraße und Neubau der Sallerner Regenbrücke, Anlage 11

zum Teil neu gebaut, zum Teil werden auch bestehende Schallschutzwände/ -wälle erhöht. [66]

In Regensburg gehen in der verbindlichen Bauleitplanung die Belange des aktiven Lärmschutzes regelmäßig ein. Weiter werden auch Anforderungen des passiven Lärmschutzes in der verbindlichen Bauleitplanung definiert.

### Empfehlungen der Lärmaktionsplanung

Im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sollte dem aktiven Schallschutz Vorrang vor dem passiven Schallschutz eingeräumt werden. Aktiver Schallschutz muss hierbei nicht immer eine Lärmschutzwand sein, auch mit geeigneten städtebaulichen Lösungen (Gebäudestellungen etc.) kann die Lärmeinwirkung verringert werden.

Neben der laufenden Berücksichtigung der Schallschutzanforderungen bei Neuplanungen (entsprechend 16. BImSchV oder im Zuge von Bebauungsplanverfahren) werden im Lärmaktionsplan Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes auch zur Lärmsanierung an den Maßnahmenbereichen in entsprechenden Konzepten geprüft (siehe folgendes Kapitel).

---

66 Stadt Regensburg, Feststellungsentwurf für den 6-streifigen Ausbau der A 3, Erläuterungsbericht, 01.08.2014

# 5 Maßnahmenkonzepte zur Lärmminderung in den Maßnahmenbereichen

In den nachfolgenden Konzepten werden konkrete Maßnahmen zur Lärmminderung für die Maßnahmenbereiche entwickelt. Diese stellen die Grundlage für das integrierte Gesamtkonzept des Lärmaktionsplans mit 5-Jahres-Maßnahmenpaket (kurzfristige Maßnahmen) und mittel- bis langfristigen Maßnahmenoptionen dar.

Den Maßnahmenkonzepten vorangestellt ist eine Analyse der Lärmverursacher und vorhandener Handlungsspielräume. Darauf aufbauend erfolgen

- ein Konzept zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- ein Konzept zur Fahrbahnsanierung,
- ein Konzept straßenräumliche Maßnahmen und
- ein Konzept aktiver Schallschutz.

Für Maßnahmenbereiche, für die keine aktiven Maßnahmen in den Konzepten entwickelt werden konnten, kann passiver Schallschutz eine Option zur Lärmminderung sein (siehe Kapitel 6.5).

## 5.1 Analyse der Lärmverursacher und vorhandener Handlungsspielräume

Im nachfolgenden sind zusammengefasst die Grundlagendaten zur Analyse der Lärmverursacher und vorhandener Handlungsspielräume dargestellt. Die maßnahmenbezogene Bewertung der Grundlagendaten erfolgt in den einzelnen Maßnahmenkonzepten.

Zur Analyse der Lärmverursacher und vorhandener Handlungsspielräume werden die Eingangsdaten zur Aktualisierung der Lärmkartierung als wesentliche Emissionsfaktoren und Rahmenbedingungen für Maßnahmen herangezogen (siehe Kapitel 3.1.1).

Ergänzend zu den Straßenbelag-Korrekturwerten im Kartierungsnetz sind in Karte 8 die Fahrbahnzustände[67] in den Maßnahmenbereichen dargestellt. In den Maßnahmenbereichen gibt es keine Fahrbahnbeläge, die sich lärmerhöhend auswirken. Fahrbahnbeläge mit lärmmindernden Eigenschaften sind an einigen Maßnahmenbereichen vorhanden.

[67] Stadt Regensburg, Zustandsklassen der Straßen in städtischer Baulast in den Lärmbrennpunkten

- **Karte 8:** Fahrbahnbeläge und -zustände an den Maßnahmenbereichen

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

Darüber hinaus wurden in den Maßnahmenbereichen Bestandsaufnahmen vor Ort sowie Auswertungen weiterer Grundlageninformationen vorgenommen. Im Einzelnen sind dies die Zustände der Fahrbahnoberflächen, die Anzahl der Fahrstreifen sowie Fahrbahnbreiten, die Radverkehrsführung sowie Informationen zu Mängeln im Radverkehr.

Karte 9 enthält Informationen zu der Fahrstreifenanzahl und den Fahrbahnbreiten (bei 2-streifigen Fahrbahnen).

- **Karte 9:** Fahrstreifenanzahl und -breite an den Maßnahmenbereichen

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

## 5.2 Geschwindigkeitskonzept

### 5.2.1 Grundsätze

Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A). Geschwindigkeitsreduzierungen sind eine wirksame, vergleichsweise preiswerte und kurzfristig realisierbare Maßnahme. Für eine etwaige Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen sind jedoch die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten.

Nach § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Ihnen dient hierbei die Lärmschutzrichtlinien-StV als Orientierungshilfe für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm nach § 45 StVO auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Hauptverkehrsstraßen.

Darin heißt es, dass Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in den Nachtstunden überschreitet. Für Mischgebiete und Gewerbegebiete sind Orientierungswerte von 72 bzw. 75 dB(A) am Tage und 62 bzw. 65 dB(A) in den Nachtstunden angegeben.

Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Das heißt, die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von

Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.

Die Berechnung der Beurteilungspegel soll nach RLS-90 erfolgen. Dies entspricht allerdings nicht der Berechnungsmethode bei der Erstellung der Lärmkarten. Die Werte können daher nur für eine vorläufige Beurteilung der Machbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen zurate gezogen werden.

Die „Richtwerte“ der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind keine Grenzwerte. Vielmehr sollen sie als „Orientierungshilfe“ dienen, so dass die Straßenverkehrsbehörden auch bei Unterschreitung der Richtwerte Spielräume für die Anordnungen besitzen. In der Fachöffentlichkeit werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kritisch diskutiert, da sie die allgemein als gesundheitsrelevant anerkannten Schwellenwerte erheblich übersteigen, nämlich um rund 5 bis 7 dB(A).

Die oben genannten Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV beziehen sich auf Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Darüber hinaus besteht laut StVO auch die Möglichkeit der Anordnung zur „Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“.

Die Ergebnisse der folgenden Abwägung dienen als Grundlage für die noch zu erfolgende verkehrsbehördliche Anordnung. Zuständig für die Durchsetzung ist die Straßenverkehrsbehörde. Sie erarbeitet die erforderliche Einzelfallabwägung und ordnet die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Basis der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien an.

### 5.2.2 Vorgehensweise für den Lärmaktionsplan Regensburg

Um im Rahmen der Lärmaktionsplanung Straßenabschnitte für eine Geschwindigkeitsreduzierung auswählen zu können, wird ein mehrstufiges Verfahren in Bezug auf die Eignung von einzelnen Straßenabschnitten angewendet. Dieses nutzt harte und weiche Abwägungskriterien und orientiert sich an den Vorgaben des Straßenverkehrsrechtes. Ergebnis ist die Benennung von Straßenabschnitten, die einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung möglichst standhalten. Die Straßen- bzw. Prüfabschnitte sind gleichbedeutend mit Prüfempfehlungen für die Einzelfallabwägung der Straßenverkehrsbehörde.

Anhand harter Kriterien können Untersuchungsabschnitte für Geschwindigkeitsreduzierungen bereits definitiv ausgeschlossen werden. Als harte Kriterien gelten in der Untersuchung die vorhandenen Fassadenpegel, die Bebauung, Verkehrsverlagerungseffekte, die verkehrliche Bedeutung der Straße sowie die Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung.

Die Vereinbarkeit der Geschwindigkeitsreduzierung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung noch nicht abschließend geklärt werden. Hierzu wären ggf. weitere verkehrstechnische

Untersuchungen und Einzelfallabwägungen erforderlich. Der Lärmaktionsplan formuliert hier lediglich einen erweiterten Prüfbedarf. Dieser Aspekt ist demnach gegenwärtig noch kein hartes (Ausschluss-) Kriterien. Es wird folglich als so genanntes weiches (Prüf-) Kriterium (auf einen möglichen Ausschluss) bezeichnet.

Die harten und weichen Abwägungskriterien werden ergänzt um sog. Hinweiskriterien. Dies sind ggf. vorhandene alternative Maßnahmen und oder begünstigende Kriterien für Tempo 30, wie beispielsweise die Schulwegsicherung oder im Bestand fehlende Radverkehrsanlagen.

Der endgültige Abwägungsprozess obliegt der für die Straße zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Sie ist es auch, die nach Abwägung aller Belange auf Basis der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anordnen kann. Die im Rahmen des Lärmaktionsplanes durchgeführten Schritte zur Auswahl der Prüfabschnitte dienen ausschließlich der Vorauswahl ggf. geeigneter Abschnitte und der Vorbereitung des straßenverkehrsbehördlichen Abwägungsprozesses.

Das nachfolgend dargestellte Screening erfolgt für die Straßenabschnitte, an denen 50 km/h gefahren werden darf. Für diese wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 geprüft. Maßnahmenbereiche mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h werden im Anschluss gesondert betrachtet. Straßenabschnitte, an denen bereits Tempo 30 gilt, werden im Screening nicht berücksichtigt.

### 1. Schritt: Anwendung harter Kriterien zum Ausschluss von Prüfabschnitten

Akustische Härtefälle

Die Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe in Regensburg hat als Auslösewerte Pegel von 67 dB(A) am Gesamttag und 57 dB(A) in der Nacht definiert. Diese Werte werden an allen identifizierten Maßnahmenbereichen zumindest punktuell erreicht.

Um eine Vorauswahl akustischer Härtefälle zu ermöglichen, werden die Straßenabschnitte herausgearbeitet, an denen in Anlehnung an die für allgemeine Wohngebiete in der Lärmschutzrichtlinie-StV geltenden Richtwerte von 70 dB(A) am Tag ($L_{DEN}$ Gesamttag) und 60 dB(A) in der Nacht durchgängig überschritten werden.

Maßnahmenbereiche, an denen die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV (nach den VBUS-Berechnungen) unterschritten, aber die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung durchgängig überschritten werden, sind bedingt für eine Geschwindigkeitsreduzierung geeignet. Straßenabschnitte, an denen (nach den

VBUS-Berechnungen) die Pegel am Gesamttag überwiegend < 67 dB(A) bzw. in der Nacht < 57 dB(A) sind, werden von der Prüfung ausgeschlossen. Tabelle 9 und Karte 10 fassen die Ergebnisse der Prüfung zusammen.

● **Tabelle 9:** Vorauswahl akustischer Härtefälle

| ■ ja<br>■ bedingt<br>□ nein<br>**Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich** | | $L_{DEN}$ > 70 dB(A) | $L_{DEN}$ > 67 dB(A) | $L_{Night}$ > 60 dB(A) | $L_{Night}$ > 57 dB(A) | **Geeignet für Tempo 30** Tags | Nachts |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 01.01 | Jakobstraße<br>*Wittelsbacherstraße bis Neuhausstraße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| | Neuhausstraße / Weißgerbergraben<br>*Jakobstraße bis Am Weinmarkt* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße /<br>D.-Martin-Luther-Straße<br>*Ostengasse bis Ostenallee* | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 01.04 | D.-Martin-Luther-Straße (Süd)<br>*Bahnhofstraße bis Luitpoldstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| | D.-Martin-Luther-Straße (Nord)<br>*Luitpoldstraße bis Ernst-Reuter-Platz* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| | Ernst-Reuter-Platz<br>*D.-Martin-Luther-Straße bis Maximilianstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| | Bahnhofstraße<br>*Maximilianstraße bis Hemauerstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 01.05 | Luitpoldstraße<br>*D.-Martin-Luther-Straße bis Sternbergstraße* | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| | Luitpoldstraße<br>*Sternbergstraße bis Maierhoferstraße* | ■ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 01.06 | Landshuter Straße<br>*Greflinger Straße bis D.-Martin-Luther-Straße* | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 01.10 | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Donaulände bis Adolf-Schmetzer-Straße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Adolf-Schmetzer-Straße bis Greflingerstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Greflingerstraße bis Landshuter Straße (Bahnbrücke)* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 01.11 | Greflingerstraße<br>*Weißenburgstraße bis Adolf-Schmetzer-Straße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 01.12 | B 8 Adolf-Schmetzer-Straße<br>*Weißenburgstraße bis Babostraße* | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| | B 8 Adolf-Schmetzer-Straße<br>*Babostraße bis Greflingerstraße* | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |

■ ja
■ bedingt
□ nein

| Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | | $L_{DEN}$ > 70 dB(A) | $L_{DEN}$ > 67 dB(A) | $L_{Night}$ > 60 dB(A) | $L_{Night}$ > 57 dB(A) | Geeignet für Tempo 30: Tags | Geeignet für Tempo 30: Nachts |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 01.13 | Adolf-Schmetzer-Straße<br>*Gabelsbergerstraße bis Weißenburgstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 01.14 | Kumpfmühler Straße<br>*Ladehofstraße bis Augustenstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 01.15 | Schottenstraße<br>Jakobstraße bis Wiesmeierweg | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 02.01 | B 8 Frankenstraße<br>*Schweinfurter Straße bis 100 m westl. Steinweg* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | B 8 Frankenstraße<br>*100 m westl. Steinweg bis Bayerwaldstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 02.06 | B 8 Frankenstraße<br>*A 93 bis 50m westl. Nürnberger Straße* | □ | □ | □ | ■ | □ | ■ |
| 02.07 | B 8 Frankenstraße<br>*A 93 bis Schweinfurter Straße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 02.08 | B 8 Frankenstraße<br>*Reinhausener Damm bis 50m östl. Naabstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 02.09 | Donaustaufer Straße<br>*Reinhausener Brücke bis Donaustaufer Straße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| 02.10 | Donaustaufer Straße<br>*Nordgaustraße bis Altmühlstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| | Donaustaufer Straße<br>*Altmühlstraße bis Höllbachstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| | Donaustaufer Straße<br>*Höllbachstraße bis Künische Straße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| | Donaustaufer Straße<br>*Künische Straße bis Lechstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 02.11 | Donaustaufer Straße<br>*An der Schergenbreite bis Bahnbrücke* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| | Donaustaufer Straße<br>*Bahnbrücke bis Kreuzung Pilsen Allee* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| | Donaustaufer Straße<br>*Kreuzung Pilsen Allee bis Kalkwerkstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 02.16 | Donaustaufer Straße<br>*Micheler Straße bis Jurastraße* | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| | Donaustaufer Straße<br>*Jurastraße bis Fellingerbergstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 03.01 | B 8 Straubinger Straße<br>*Greflinger Straße bis Alkoferstraße* | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 03.02 | B 8 Straubinger Straße<br>*50 m östl. Hoher-Kreuz-Weg bis Bahnbrücke* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |

■ ja
■ bedingt
□ nein

| Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | | $L_{DEN}$ > 70 dB(A) | $L_{DEN}$ > 67 dB(A) | $L_{Night}$ > 60 dB(A) | $L_{Night}$ > 57 dB(A) | Geeignet für Tempo 30 Tags | Geeignet für Tempo 30 Nachts |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 04.02 | Augsburger Straße<br>*A 3 bis Ziegetsdorfer Straße* | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| 04.03 | Augsburger Straße<br>*Nibelungenstraße bis Karthauser Straße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| | Augsburger Straße<br>*Karthauser Straße bis Simmernstraße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| | Bischof-Wittmann-Straße<br>*Erzbischof-Buchberger-Allee bis Eigenheim-weg* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| 04.04 | Kumpfmühler Straße<br>*Simmernstraße bis Friedenstraße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| 04.05 | Universitätsstraße<br>*Heydenreichstraße bis Bischof-von-Henle-Straße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| 04.06 | Galgenbergstraße<br>Haydnstraße bis Friedenstraße | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| 04.07 | Furtmayrstraße<br>Galgenbergstraße bis Hermann-Geib-Straße | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße<br>*Alfons-Auer-Straße bis Furtmayrstraße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| 04.09 | Hermann-Geib-Straße<br>*Landshuter Straße bis Furtmayrstraße* | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ |
| | Furtmayrstraße<br>*Hermann-Geib-Straße bis Landshuter Straße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | B15 Landshuter Straße<br>*Bahnbrücke bis Furtmayrstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 04.10 | B15 Landshuter Straße<br>*Safferlingstraße bis Prinz-Rupprecht-Straße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | B15 Landshuter Straße<br>*Prinz-Rupprecht-Straße bis Bajuwarenstraße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße<br>*Kirchmeierstraße bis Ostendorferstraße* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 05.01 | Altdorferstraße<br>*Hans-Sachs-Straße bis Gumpelzhaimerstr.* | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 05.03 | Prüfeninger Straße<br>*A 93 bis Schillerstraße* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |
| 05.04 | Prüfeninger Straße<br>*Kuglerstraße bis Rennweg* | □ | ■ | □ | □ | ■ | □ |

- **Karte 10**: Akustische Härtefälle an Maßnahmenbereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

Bebauung

Die nach der akustischen Härtefallprüfung verbleibenden Maßnahmenbereiche weisen überwiegend eine beidseitig, geschlossene, mehrgeschossige, unmittelbar am Straßenrand liegende Blockrandbebauung auf. Bei der Festlegung von Tempo-30-Abschnitten ist es ratsam, auf eine erkennbare, zusammenhängende und möglichst beidseitig vorhandene Bebauungsstruktur bzw. Wohnbebauung zu achten. Dies fördert die Akzeptanz der Regelung. Die in der Tabelle 10 aufgeführten Straßenabschnitte werden aufgrund der vorherrschenden halboffenen oder offenen sowie von der Fahrbahn abgerückten Bebauungsstrukturen von einer Geschwindigkeitsreduzierung ausgenommen.

**Tabelle 10:** Ausschluss von Tempo 30 aufgrund der Bebauung

| Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | | Erläuterung |
|---|---|---|
| 01.06 | Landshuter Straße<br>*Greflinger Straße bis D.-Martin-Luther-Straße* | Die halboffene Bebauung ist überwiegend vom Straßenrand abgesetzt. |
| 01.10 | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Greflingerstraße bis Landshuter Straße (Bahnbrücke)* | Einseitige lockere von Straßenrand abgerückte Bebauung auf der Ostseite. |
| 01.12 | B 8 Adolf-Schmetzer-Straße<br>*Weißenburgstraße bis Babostraße* | Beidseitig halboffene an den Straßenrand grenzende Bebauung. |
| | B 8 Adolf-Schmetzer-Straße<br>*Babostraße bis Greflingerstraße* | Beidseitig halboffene an den Straßenrand grenzende Bebauung. |
| 02.01 | B 8 Frankenstraße<br>*Schweinfurter Straße bis 100 m westl. Steinweg* | Die offene Bebauung ist überwiegend vom Straßenrand abgesetzt. |
| | B 8 Frankenstraße<br>*100 m westl. Steinweg bis Bayerwaldstraße* | |
| 02.06 | B 8 Frankenstraße<br>*A 93 bis 50 m westl. Nürnberger Straße* | Halboffene von der B 8 durch parallele Straße abgesetzte Bebauung. |
| 02.09 | Donaustaufer Straße<br>*Reinhausener Brücke bis Donaustaufer Straße* | Halboffene überwiegend vom Straßenrand abgerückte Bebauung. |
| 02.10 | Donaustaufer Straße<br>*Künische Straße bis Lechstraße* | Halboffene Bebauung auf der Nordseite. Gewerblich genutzte Gebäude auf der Südseite. |
| 02.16 | Donaustaufer Straße<br>*Micheler Straße bis Jurastraße* | Offene bis halboffene Bebauung, die vom Straßenrand abgesetzt ist. |
| | Donaustaufer Straße<br>*Jurastraße bis Fellingerbergstraße* | |
| 03.01 | B 8 Straubinger Straße<br>*Greflinger Straße bis Alkoferstraße* | Halboffene vom Straßenrand abgesetzte Bebauung. Auf der Südseite vor allem gewerblich genutzte Bebauung. |
| 04.10 | B15 Landshuter Straße<br>*Prinz-Rupprecht-Straße bis Bajuwarenstraße* | Überwiegend einseitige lockere vom Straßenrand abgesetzte Bebauung auf der Südseite, zum Teil senkrecht zur Fahrbahn. |

Die Maßnahmenbereiche, die aufgrund der Lärmpegel oder der Bebauungsstrukturen sich für Tempo 30 als geeignet erwiesen haben, werden im Folgenden als Prüfabschnitte bezeichnet. Karte 11 zeigt die verbleibenden Prüfabschnitte.

- **Karte 11**: Verbleibende Prüfabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

Verkehrsverlagerungseffekte

Ein Abschnitt wird dann ausgeschlossen, wenn mit der Geschwindigkeitsreduzierung im Prüfabschnitt eine nicht hinnehmbare Verschlechterung der Situation in benachbarten Netzabschnitten einhergeht. Dies ist der Fall, wenn infolge der Anordnung

- für Nachbarabschnitte eine Erhöhung der Verkehrsstärke in akustisch relevantem Maß, d.h. in Größenordnungen von + 20 % zu erwarten ist,
- in Nachbarabschnitten kein geregelter Verkehrsablauf mehr zu erwarten ist,
- Nachbarabschnitte ebenfalls Lärmbrennpunkt oder hinsichtlich der Luftreinhaltung auffällig sind und keine geeigneten Minderungsmaßnahmen für diesen Abschnitt existieren.

Es erfolgte für jeden Prüfabschnitt eine gutachterliche Einschätzung, ob potentielle Ausweichstrecken im Nebennetz vorhanden sind und ggf. Verlagerungseffekte in akustisch relevantem Maß stattfinden können. Die Einschätzung ergab, dass aufgrund der Netzstruktur sowie der geltenden Geschwindigkeitsregelungen im angrenzenden Wohnstraßennetz in Folge einer Geschwindigkeitsreduzierung an den Prüfabschnitten keine relevanten Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind.

Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung

Die Stadt Regensburg hat ein örtliches bzw. überörtliches Hauptverkehrsnetz definiert. Tabelle 11 zeigt für die Prüfabschnitte die Netzkategorie.

Zur Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung der Netzabschnitte im Bereich der Lärmbrennpunkte wird an Abschnitten, die Hauptverkehrsstraßen sind, von einer Tempo 30 Empfehlung für die Tagesstunden (6 bis 22 Uhr), also zu den Zeiten eintretender Hauptverkehrslasten, abgesehen. Auf diesen Straßen soll der Verkehr gebündelt bzw. eine unerwünschte Verlagerung der Verkehre ins nachgeordnete Netz vermieden werden.

Für Haupterschließungsstraßen ist erweiterter Prüfbedarf vorhanden. Für den niedriger klassifizierten Abschnitt akustischer Härtefälle LB 01.01 wird kein Ausschlusskriterium angewendet.

**Tabelle 11:** Netzkategorie der Prüfabschnitte

| Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | | Netzkategorie |
|---|---|---|
| 01.01 | Jakobstraße<br>*Wittelsbacherstraße bis Neuhausstraße* | keine |
| | Neuhausstraße / Weißgerbergraben<br>*Jakobstraße bis Am Weinmarkt* | keine |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße /<br>D.-Martin-Luther-Straße<br>*Ostengasse bis Ostenallee* | Haupterschließungsstraße |
| 01.05 | Luitpoldstraße<br>*D.-Martin-Luther-Straße bis Sternbergstraße* | Haupterschließungsstraße |
| | Luitpoldstraße<br>*Sternbergstraße bis Maierhoferstraße* | |
| 01.10 | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Donaulände bis Adolf-Schmetzer-Straße* | Hauptverkehrsstraße |
| | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Adolf-Schmetzer-Straße bis Greflingerstraße* | |
| 04.02 | Augsburger Straße<br>*A 3 bis Ziegetsdorfer Straße* | Hauptverkehrsstraße |
| 04.03 | Augsburger Straße<br>*Nibelungenstraße bis Karthauser Straße* | Hauptverkehrsstraße |
| | Augsburger Straße<br>*Karthauser Straße bis Simmernstraße* | |
| | Bischof-Wittmann-Straße<br>*Erzbischof-Buchberger-Allee bis Eigenheim-weg* | |
| 04.04 | Kumpfmühler Straße<br>*Simmernstraße bis Friedenstraße* | Hauptverkehrsstraße |
| 04.05 | Universitätsstraße<br>*Heydenreichstraße bis Bischof-von-Henle-Straße* | Hauptverkehrsstraße |
| 04.06 | Galgenbergstraße<br>Haydnstraße bis Friedenstraße | Hauptverkehrsstraße |
| 04.07 | Furtmayrstraße<br>Galgenbergstraße bis Hermann-Geib-Straße | Hauptverkehrsstraße |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße<br>*Alfons-Auer-Straße bis Furtmayrstraße* | Hauptverkehrsstraße |
| 04.09 | Hermann-Geib-Straße<br>*Landshuter Straße bis Furtmayrstraße* | Hauptverkehrsstraße |
| | Furtmayrstraße<br>*Hermann-Geib-Straße bis Landshuter Straße* | Hauptverkehrsstraße |
| | B15 Landshuter Straße<br>*Bahnbrücke bis Furtmayrstraße* | Hauptverkehrsstraße |
| 04.10 | B15 Landshuter Straße<br>*Safferlingstraße bis Prinz-Rupprecht-Straße* | Hauptverkehrsstraße |
| 05.03 | Prüfeninger Straße<br>*A 93 bis Schillerstraße* | Hauptverkehrsstraße |
| 05.04 | Prüfeninger Straße<br>*Kuglerstraße bis Rennweg* | Haupterschließungsstraße |

Vereinbarkeit mit der Lichtzeichenkoordinierung

Am günstigsten sind akustisch gesehen die Fälle, in denen sowohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert als auch ein stetiger Verkehrsfluss erreicht werden kann. Dies setzt in Bezug auf Koordinierungsstrecken (Grüne Wellen) voraus, dass diese auch mit einer niedrigeren Koordinierungsgeschwindigkeit wie zum Beispiel Tempo 30 betrieben werden können.

Eine entsprechende Prüfung wurde von der Stadt Regensburg durchgeführt. Für die Prüfabschnitte zeigt Tabelle 12 die Ergebnisse der Prüfung. Für Lärmbrennpunkte, an denen Tempo 30 nicht mit der Lichtzeichenkoordinierung am Tag oder in der Nacht vereinbar ist, wird eine Geschwindigkeitsreduzierung zu den betreffenden Tageszeiten ausgeschlossen.

**Tabelle 12:** Vereinbarkeit der Lichtzeichenkoordinierung an den Prüfabschnitten

| ■ ja<br>■ bedingt<br>□ nein<br>**Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich** | | **LZA vorhanden** | **LZA-Koordinierung vorhanden** | **ÖPNV-Priorisierung vorhanden** | **Eignung Tagesprogramm für Tempo 30** | **Eignung Nachtprogramm für Tempo 30** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 01.01 | Jakobstraße<br>*Wittelsbacherstraße bis Neuhausstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Neuhausstraße / Weißgerbergraben<br>*Jakobstraße bis Am Weinmarkt* | □ | - | - | - | - |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße / D.-Martin-Luther-Straße<br>*Ostengasse bis Ostenallee* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 01.05 | Luitpoldstraße<br>*D.-Martin-Luther-Straße bis Sternbergstraße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| | Luitpoldstraße<br>*Sternbergstraße bis Maierhoferstraße* | □ | - | - | - | - |
| 01.10 | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Donaulände bis Adolf-Schmetzer-Straße* | □ | - | - | - | - |
| | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Adolf-Schmetzer-Straße bis Greflingerstraße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.02 | Augsburger Straße<br>*A 3 bis Ziegetsdorfer Straße* | ■ | ■ | □ | □ | ■ |
| 04.03 | Augsburger Straße<br>*Nibelungenstraße bis Karthauser Straße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Augsburger Straße<br>*Karthauser Straße bis Simmernstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Bischof-Wittmann-Straße<br>*Erzbischof-Buchberger-Allee bis Eigenheimweg* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 04.04 | Kumpfmühler Straße<br>*Simmernstraße bis Friedenstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

| ■ ja<br>■ bedingt<br>□ nein<br>**Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich** | | **LZA vorhanden** | **LZA-Koordinierung vorhanden** | **ÖPNV-Priorisierung vorhanden** | **Eignung Tagespro-gramm für Tempo 30** | **Eignung Nachtpro-gramm für Tempo 30** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 04.05 | Universitätsstraße<br>*Heydenreichstraße bis Bischof-von-Henle-Straße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.06 | Galgenbergstraße<br>Haydnstraße bis Friedenstraße | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.07 | Furtmayrstraße<br>Galgenbergstraße bis Hermann-Geib-Straße | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße<br>*Alfons-Auer-Straße bis Furtmayrstraße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.09 | Hermann-Geib-Straße<br>*Landshuter Straße bis Furtmayrstraße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| | Furtmayrstraße<br>*Hermann-Geib-Straße bis Landshuter Straße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| | B15 Landshuter Straße<br>*Bahnbrücke bis Furtmayrstraße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.10 | B15 Landshuter Straße<br>*Safferlingstraße bis Prinz-Rupprecht-Straße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 05.03 | Prüfeninger Straße<br>*A 93 bis Schillerstraße* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 05.04 | Prüfeninger Straße<br>*Kuglerstraße bis Rennweg* | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |

## 2. Schritt: Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

Auch die Belange des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind bei Tempo 30 zu beachten, da Fahrzeitverlängerungen entstehen können. Der Ausschluss eines Prüfabschnittes sollte dann in Erwägung gezogen werden, wenn durch die Fahrzeitverlängerungen:

- Anschlüsse nicht mehr gehalten werden können, das heißt Qualitätseinbußen für den Fahrgast entstehen und / oder
- ein Mehrbedarf an Personal und Fahrzeugen erforderlich wird und somit negative wirtschaftliche Effekte für den ÖPNV eintreten.

Eine erste Prüfung dieser Aspekte wurde von der „*das Stadtwerk.Mobilität GmbH*“ (vormals Regensburger Verkehrsbetriebe GmbH) durchgeführt. In Tabelle 13 sind die Ergebnisse der Prüfung für die Prüfabschnitte dargestellt. Für Lärmbrennpunkte, an denen Tempo 30 Konflikte mit dem ÖPNV hervorruft, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung nur bedingt zu den betreffenden Tageszeiten möglich. Hier können ggf. kompensatorische Maßnahmen wie Busspuren sinnvoll sein.

Detaillierte Analysen zu den Auswirkungen der empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf den öffentlichen Verkehr sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht möglich. Sie müssen im Nachgang an den Lärmaktionsplan in Abstimmung mit der „*das Stadtwerk.Mobilität GmbH*“ erfolgen (weiterer Prüfbedarf).

**Tabelle 13:** ÖPNV an den Prüfabschnitten

| ■ ja<br>■ bedingt<br>□ nein<br>**Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich** | | **ÖPNV tags vorhanden** | **ÖPNV nachts vorhanden** | **keine Konflikte mit ÖPNV tags zu erwarten** | **keine Konflikte mit ÖPNV nachts zu erwarten** | **Tempo 30 geeignet** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | **Tag** | **Nacht** |
| 01.01 | Jakobstraße<br>*Wittelsbacherstraße bis Neuhausstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | Neuhausstraße / Weißgerbergraben<br>*Jakobstraße bis Am Weinmarkt* | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße /<br>D.-Martin-Luther-Straße<br>*Ostengasse bis Ostenallee* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 01.05 | Luitpoldstraße<br>*D.-Martin-Luther-Straße bis Sternbergstraße* | ■ | ■ | □ | □ | □ | ■ |
| | Luitpoldstraße<br>*Sternbergstraße bis Maierhoferstraße* | ■ | ■ | □ | □ | ■ | ■ |
| 01.10 | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Donaulände bis Adolf-Schmetzer-Straße* | ■ | ■ | □ | □ | □ | ■ |
| | Nordgaustraße / Weißenburgstraße<br>*Adolf-Schmetzer-Straße bis Greflingerstraße* | ■ | ■ | □ | □ | □ | ■ |
| 04.02 | Augsburger Straße<br>*A 3 bis Ziegetsdorfer Straße* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.03 | Augsburger Straße<br>*Nibelungenstraße bis Karthauser Straße* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| | Augsburger Straße<br>*Karthauser Straße bis Simmernstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| | Bischof-Wittmann-Straße<br>*Erzbischof-Buchberger-Allee bis Eigenheimweg* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 04.04 | Kumpfmühler Straße<br>*Simmernstraße bis Friedenstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 04.05 | Universitätsstraße<br>*Heydenreichstraße bis Bischof-von-Henle-Straße* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 04.06 | Galgenbergstraße<br>Haydnstraße bis Friedenstraße | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 04.07 | Furtmayrstraße<br>Galgenbergstraße bis Hermann-Geib-Straße | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |

| ■ ja<br>■ bedingt<br>□ nein<br>**Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich** | | **ÖPNV tags vorhanden** | **ÖPNV nachts vorhanden** | **keine Konflikte mit ÖPNV tags zu erwarten** | **keine Konflikte mit ÖPNV nachts zu erwarten** | **Tempo 30 geeignet** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | **Tag** | **Nacht** |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße<br>*Alfons-Auer-Straße bis Furtmayrstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 04.09 | Hermann-Geib-Straße<br>*Landshuter Straße bis Furtmayrstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| | Furtmayrstraße<br>*Hermann-Geib-Straße bis Landshuter Straße* | □ | □ | - | - | □ | ■ |
| | B15 Landshuter Straße<br>*Bahnbrücke bis Furtmayrstraße* | ■ | ■ | □ | □ | □ | ■ |
| 04.10 | B15 Landshuter Straße<br>*Safferlingstraße bis Prinz-Rupprecht-Straße* | ■ | ■ | □ | □ | □ | ■ |
| 05.03 | Prüfeninger Straße<br>*A 93 bis Schillerstraße* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 05.04 | Prüfeninger Straße<br>*Kuglerstraße bis Rennweg* | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |

### 3. Schritt: Anwendung ergänzender Hinweiskriterien

Begünstigende Kriterien für Tempo 30

Günstig ist Tempo 30 aus Lärmschutzgründen an Abschnitten, an denen mit der Maßnahme nicht nur die Lärmbelastung gesenkt wird, sondern auch Synergieeffekte mit anderen Aspekten wie beispielsweise der Verkehrssicherheit auftreten. Sensible Nutzungen (Schulen, Kindertagesstätten, Seniorenwohnungen, Krankenhäuser) oder öffentliche und kulturelle Einrichtungen sind an den Tempo 30 Prüfabschnitten Neuhausstraße / Weißgerbergraben (LB 01.01), Adolph-Kolping-Straße / D.-Martin-Luther-Straße (LB 01.03), Furtmayrstraße (LB 04.07) und Landshuter Straße (LB 04.10).

Auch der Radverkehr kann von Tempo 30 profitieren. Die Prüfabschnitte Jakobstraße / Neuhausstraße / Weißgerbergraben (LB 01.01), Adolph-Kolping-Straße / D.-Martin-Luther-Straße (LB 01.03) und Augsburger Straße (LB 04.02), haben keine Radverkehrsanlagen. Bei Tempo 30 ist eine sichere Führung des Radverkehrs bis zu einer Verkehrsstärke von 8.000 Kfz/24h auch auf der Kfz-Fahrbahn möglich. Diese Verkehrsstärke wird im Prüfabschnitt Jakobstraße / Neuhausstraße / Weißgerbergraben (LB 01.01) nicht überschritten.

Die Stadt Regensburg hat im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Bürgerbeteiligung durchgeführt. Tempo 30 wurde von den Bürgerinnen und Bürgern an den Prüfabschnitten Neuhausstraße / Weißgerbergraben (LB 01.01), Adolph-

Kolping-Straße / D.-Martin-Luther-Straße (LB 01.03), Luitpoldstraße (LB 01.05) und Nordgaustraße / Weißenburgstraße (LB 01.10) vorgeschlagen.

Existenz geeigneterer oder gleichwertiger Maßnahmen

Einer Geschwindigkeitsreduzierung sind andere Maßnahmen vorzuziehen, wenn diese allein höhere Lärmminderungseffekte erzielen oder die Zielwerte der Lärmaktionsplanung von $L_{DEN}$ 67 dB(A) und / oder $L_{Night}$ 57 dB(A) in den jeweiligen Prüfabschnitten unterschreiten. Eine entsprechende Wertung der Maßnahmen erfolgt mit der Wirkungsabschätzung und mit der späteren Festlegung des Maßnahmenkonzeptes. Die Abwägung weist vorab lediglich auf die Existenz weiterer Maßnahmen hin.

### 5.2.3 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

Tabelle 14 und Karte 12 fassen die Prüfergebnisse für die Lärmbrennpunkte zusammen und zeigen, welche Straßenabschnitte im Rahmen der straßenverkehrsbehördlichen Abwägung weiterbearbeitet werden sollten.

**Tabelle 14:** Prüfergebnisse der abwägungsrelevanten Belange für Tempo 30

| | | Ausschlusskriterium | | | | | | | Prüfkriterium | | Hinweiskriterium | | Ergebnis | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ■ ja<br>■ bedingt<br>□ nein | | akustischer Härtefall tags | akustischer Härtefall nachts | keine dichte Bebauung | besondere verkehrliche Bedeutung | relevante Verkehrsverlagerungen vorhanden | keine Verträglichkeit mit LZA-Programm tags | keine Verträglichkeit mit LZA-Programm nachts | keine Konflikte mit dem ÖPNV tags | keine Konflikte mit dem ÖPNV nachts | Begünstigende Kriterien für T30 vorhanden | weitere Maßnahmen vorhanden | Tempo 30 tags (6 - 22) | Tempo 30 nachts (22 - 6) |
| **Straßenname** | | | | | | | | | | | | | | |
| | Jakobstr. | ■ | □ | □ | □ | □ | □ | □ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■[68] |
| 01.01 | Neuhausstr. / Weißgerbergraben | ■ | ■ | □ | □ | □ | □ | □ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ | ■ |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Str. / D.-Martin-Luther-Str. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | ■ | ■ | □ | □ | ■ |
| 01.04 | D.-Martin-Luther-Str. Süd | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |

[68] In der Jakobstraße werden die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung nur am Tag durchgängig überschritten. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit sollte Tempo 30 ggf. auch in den Nachtstunden angeordnet werden.

■ ja
■ bedingt
□ nein

| Straßenname | | Ausschlusskriterium: akustischer Härtefall tags | akustischer Härtefall nachts | keine dichte Bebauung | besondere verkehrliche Bedeutung | relevante Verkehrsverlagerungen vorhanden | keine Verträglichkeit mit LZA-Programm tags | keine Verträglichkeit mit LZA-Programm nachts | Prüfkriterium: keine Konflikte mit dem ÖPNV tags | keine Konflikte mit dem ÖPNV nachts | Hinweiskriterium: Begünstigende Kriterien für T30 vorhanden | weitere Maßnahmen vorhanden | Ergebnis: Tempo 30 tags (6 - 22) | Tempo 30 nachts (22 - 6) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | D.-Martin-Luther-Str. Nord | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| | Ernst-Reuter-Pl. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| | Bahnhofstr. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 01.05 | Luitpoldstraße | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | □ | □ | ■ |
| | Luitpoldstraße | ■ | ■ | □ | ■ | □ | □ | □ | □ | □ | ■ | □ | □ | ■ |
| 01.06 | Landshuter Str. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | ■ |
| 01.10 | Nordgaustr. / Weißenburgstr. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | □ | □ | □ | □ | ■ | □ | □ | ■ |
| | Nordgaustraße / Weißenburgstr. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | □ | □ | ■ |
| | Nordgaustr. / Weißenburgstr. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | ■ |
| 01.11 | Greflingerstr. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 01.12 | B 8 Adolf-Schmetzer-Str. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| | B 8 Adolf-Schmetzer-Str. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 01.13 | Adolf-Schmetzer-Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 01.14 | Kumpfmühler Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 01.15 | Schottenstr. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 02.01 | B 8 Frankenstr. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| | B 8 Frankenstr. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 02.06 | B 8 Frankenstr. | □ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 02.07 | B 8 Frankenstr. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 02.08 | B 8 Frankenstr. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 02.09 | Donaustaufer Str. | ■ | □ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 02.10 | Donaustaufer Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| | Donaustaufer Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| | Donaustaufer Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |

■ ja
■ bedingt
□ nein

| Straßenname | | Ausschlusskriterium: akustischer Härtefall tags | akustischer Härtefall nachts | keine dichte Bebauung | besondere verkehrliche Bedeutung | relevante Verkehrsverlagerungen vorhanden | keine Verträglichkeit mit LZA-Programm tags | keine Verträglichkeit mit LZA-Programm nachts | Prüfkriterium: keine Konflikte mit dem ÖPNV tags | keine Konflikte mit dem ÖPNV nachts | Hinweiskriterium: Begünstigende Kriterien für T30 vorhanden | weitere Maßnahmen vorhanden | Ergebnis: Tempo 30 tags (6 - 22) | Tempo 30 nachts (22 - 6) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Donaustaufer Str. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 02.11 | Donaustaufer Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| | Donaustaufer Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| | Donaustaufer Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 02.16 | Donaustaufer Str. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | ■ |
| | Donaustaufer Str. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | ■ |
| 03.01 | B 8 Straubinger Str. | ■ | ■ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 03.02 | B 8 Straubinger Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 03.03 | B 8 Straubinger Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 04.02 | Augsburger Str. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.03 | Augsburger Str. | ■ | □ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| | Augsburger Str. | ■ | □ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| | Bischof-Wittmann-Str. | ■ | □ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | ■ | ■ | □ | □ | □ |
| 04.04 | Kumpfmühler Str. | ■ | □ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | ■ | ■ | □ | □ | □ |
| 04.05 | Universitätsstr. | ■ | □ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 04.06 | Galgenbergstr. | ■ | □ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | □ | □ | □ |
| 04.07 | Furtmayrstr. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | □ | □ | ■ |
| 04.08 | Hermann-Geib-Str. | ■ | □ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 04.09 | Hermann-Geib-Str. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ |
| | Furtmayrstr. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ |
| | B15 Landshuter Str. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | ■ | □ | ■ |
| 04.10 | B15 Landshuter Str. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | □ | □ | □ | ■ | ■ | □ | ■ |
| | B15 Landshuter Str. | ■ | □ | ■ | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |

| ■ ja<br>■ bedingt<br>□ nein | | Ausschlusskriterium | | | | | | | Prüfkriterium | | Hinweiskriterium | | Ergebnis | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Straßenname** | | **akustischer Härtefall tags** | **akustischer Härtefall nachts** | **keine dichte Bebauung** | **besondere verkehrliche Bedeutung** | **relevante Verkehrsverlagerungen vorhanden** | **keine Verträglichkeit mit LZA-Programm tags** | **keine Verträglichkeit mit LZA-Programm nachts** | **keine Konflikte mit dem ÖPNV tags** | **keine Konflikte mit dem ÖPNV nachts** | **Begünstigende Kriterien für T30 vorhanden** | **weitere Maßnahmen vorhanden** | **Tempo 30 tags (6 - 22)** | **Tempo 30 nachts (22 - 6)** |
| 04.11 | Landshuter Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Str. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 05.01 | Altdorferstr. | □ | □ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | □ | □ |
| 05.03 | Prüfeninger Str. | ■ | □ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| 05.04 | Prüfeninger Str. | ■ | □ | □ | ■ | □ | ■ | □ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |

Für die Lärmbrennpunkte 01.03, 01.06 und 01.10.3 wurde abweichend von der Kriterienbewertung im Sinne einer stetigen Lösung mit angrenzenden Abschnitten eine Empfehlung für Tempo 30 nachts getroffen. Der Abschnitt 02.16 wurde ebenfalls mit einer Prüfempfehlung für Tempo 30 nachts versehen. Hintergrund ist die derzeit nicht absehbare Realisierung der Umgehungsstraße für Schwabelweis[69]. Mit Tempo 30 soll perspektivisch als Kompensation zur ausstehenden Realisierung der Umgehungsstraße eine Entlastung der Anwohner erreicht werden.

Eine bedingte Empfehlung bzw. Eignung von Lärmbrennpunkten für eine Reduzierung der Geschwindigkeit resultiert aus dem Bewertungskriterium „akustische Härtefälle“. Für diese Abschnitte werden zwar die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung durchgängig überschritten, jedoch die in Anlehnung an die für allgemeine Wohngebiete in der Lärmschutzrichtlinie-StV geltenden Richtwerte von 70 dB(A) am Tag ($L_{DEN}$ Gesamttag) und 60 dB(A) in der Nacht unterschritten.

- **Karte 12**: Prüfempfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

[69] Im aktuellen Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern (Stand 2011) ist die Maßnahme mit nur geringer Dringlichkeit eingestuft; zudem ist sie in ihrem Umweltrisiko kritisch eingestuft.

### 5.2.4 Lärmbrennpunkte mit Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/h

An den Lärmbrennpunkten BAB A 93 (LB 02.04, LB 05.05, LB 05.06), A 3 (LB 04.01), St 2660 Straubinger Straße (LB 03.03) und Landshuter Straße (LB 04.11) gelten zulässige Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 50 km/h (Tabelle 15). Nachfolgend wird geprüft, ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Auch an Bundesautobahnen ist es möglich, die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen zu reduzieren. Dies wurde beispielsweise an der BAB A 10 nördlich von Berlin im Bereich Birkenwerder umgesetzt. In den Nachtstunden gelten dort für Pkw 100 km/h und für Lkw 60 km/h.

Auf der BAB A 3 sowie der BAB A 93 ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw bereits auf 100 km/h bzw. 80 km/h festgesetzt. Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung ist unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung für Pkw nicht sinnvoll. Für Lkw wäre eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit denkbar. Voraussetzung sollte aufgrund der gehobenen Bedeutung die Überschreitung der geltenden Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete der Lärmschutzrichtlinie-StV sein ($L_{DEN}$ > 70 dB(A) und $L_{Night}$ > 60 dB(A)). An den Wohngebäuden im Umfeld der A 3 sowie der A 93 werden diese Pegel mit Ausnahme von Einzelfällen jedoch nicht überschritten, sodass für eine Geschwindigkeitsreduzierung für Lkw diese Voraussetzungen nicht vorliegen. Grundsätzlich kann auch unterhalb der genannten Orientierungswerte im Rahmen eines Ermessens bereits eine Abwägung der Maßnahmeneignung durch den Straßenbaulastträger erfolgen (siehe Kap. 1.5.2). Die dicht angebauten Abschnitte der A 3 und A 93 verfügen aber auch schon über einen aktiven Schallschutz, der die Immissionspegel senkt.

Insofern die Autobahnabschnitte bezüglich Geschwindigkeitsüberschreitungen auffällig sind, sollten im Sinne des Lärmschutzes Überwachungsmaßnahmen (Geschwindigkeitskontrollen) in Erwägung gezogen werden.

Auch an der St 2660 und der Landshuter Straße werden die Orientierungswerte der Lärmschutzrichtlinie-StV sowie die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung nicht durchgängig überschritten. Daher liegen diese Voraussetzungen für eine weitere Prüfung der Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ebenfalls nicht vor.

● **Tabelle 15:** Screening für Lärmbrennpunkte mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit ($v_{zul.}$) von mehr als 50 km/h

| ■ ja<br>□ nein<br>**Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich** | | $v_{zul.}$ [km/h] **Pkw** | **Lkw** | $L_{DEN}$ > 70 dB(A) | $L_{Night}$ > 60dB(A) | $L_{DEN}$ > 67 dB(A) | $L_{Night}$ > 57dB(A) | Geschwindigkeitsreduzierung tags | Geschwindigkeitsreduzierung nachts |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 02.04 | BAB A 93<br>*Höhe Pfälzer Weg bis Regensburger Straße* | 80 | 80 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 05.05 | BAB A 93<br>*Prüfeninger Straße bis Bahnbrücke* | | | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 05.06 | BAB A 93<br>*Brücke Dürerstraße bis Brücke Kirchmeierstraße* | | | □ | □ | □ | ■ | □ | □ |
| 04.01 | BAB A 3<br>*A 44 Kreuz Regensburg bis Augsburger Straße* | 100 | 80 | □ | □ | □ | ■ | □ | □ |
| 03.03 | B 8 Straubinger Straße<br>*Dekra (Straubinger Straße) bis Osthafenstraße* | 70 | 70 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |
| 04.11 | Landshuter Straße<br>*Benzstraße bis Auffahrt A 3* | 60 | 60 | □ | □ | □ | □ | □ | □ |

## 5.3 Konzept zur Fahrbahnsanierung

### 5.3.1 Grundsätze und Erfahrungen

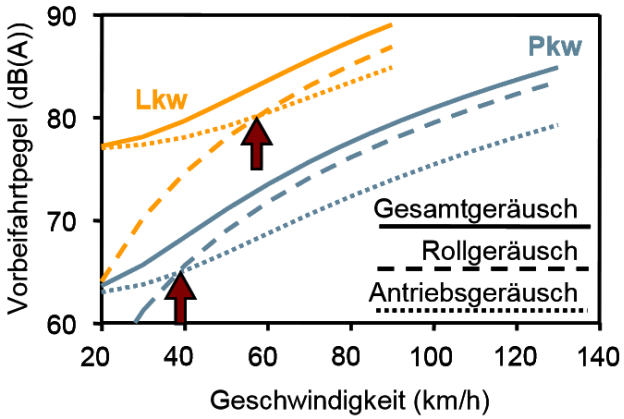
Die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahndecke übt einen entscheidenden Einfluss auf die Höhe des Kfz-Lärms aus.

Jede Sanierung von Fahrbahndecken trägt zur Lärmreduzierung bei, da hierdurch Schadstellen und Unebenheiten beseitigt werden, die zu erhöhten Lärmbelastungen führen. Mit der Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann eine Lärmminderung um 1 bis 2 dB(A) erreicht werden (je nach Schadhaftigkeit der Strecke).

Im Zuge der Fahrbahnsanierung kann der Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge deutlich zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms beitragen. Lärmmindernde bzw. lärmoptimierte Fahrbahnbeläge mindern das Reifenabrollgeräusch und reduzieren somit den Lärm. Bei Pkw überwiegt ab ca. 30-40 km/h das Roll-

geräusch gegenüber dem Geräusch des Motorenantriebs. Für Lkw liegt dieser „Wendepunkt“ bei ca. 60 km/h.

**Abbildung 23:** Antriebs-, Roll- und Gesamtgeräusch von Pkw und Lkw in Abhängigkeit der Geschwindigkeit[70]




Fahrbahnbeläge mit lärmmindernden Eigenschaften sind ein wichtiger Beitrag zur Lärmminderung.

Für neuartige Beläge mit lärmmindernder Wirkung liegen bislang aber nur wenige Erfahrungen vor, die in einer standardisierten Bauweise fixiert sind. Welcher Belag als sinnvoll ausgewählt wird, hängt von den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen ab.

Die neuen lärmmindernden Beläge sind auch in den derzeit noch geltenden Lärmberechnungsvorschriften nicht mit entsprechenden Abschlägen berücksichtigt.

In der Abbildung auf der nachfolgenden Seite sind die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) aktuell anerkannten lärmmindernden Fahrbahnbeläge und ihr Lärmminderungspotential aufgelistet.

Unter den dargestellten Fahrbahnbelägen eignet sich der Großteil für Außerortsstraßen oder Straßen mit außerörtlichem Charakter, aber auch für den Einsatz auf innerörtliche Fahrbahnen mit einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h und weniger stehen inzwischen anerkannte Fahrbahnbeläge zur Verfügung.

[70] Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU), Voraussetzung für den Einbau lärmarmer Straßendecken - Die leise Innenstadtstraße, Augsburg, 2012, S. 2, https://www.lfu.bayern.de/laerm/doc/leise_innenstadtstrasse.pdf

- **Abbildung 24:** Potentiale der Lärmminderung von Straßendeckschichten nach Verkehrsarten und Geschwindigkeiten [71]

**$D_{SD}$-Werte** bast

| Straßendeckschichttyp *SDT* | Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD(SDT,FzG,v)}$ in dB bei einer maßgebenden Geschwindigkeit $v_{(FzG)}$ in km/h für | | | |
|---|---|---|---|---|
| | *Pkw* | | *Lkw* | |
| | ≤ 60 | > 60 | ≤ 60 | > 60 |
| Splittmastixasphalte SMA 5 N und SMA 8 N nach ZTV Asphalt-StB 07 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 | -2,6 | | -1,8 | |
| Splittmastixasphalte SMA 8 S und SMA 11 S nach ZTV Asphalt-StB 07 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 | | -1,8 | | -2,0 |
| Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 | -2,7 | -1,9 | -1,9 | -2,1 |
| Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07 | | -4,5 | | -4,4 |
| Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07 | | -5,5 | | -5,4 |
| Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche | | -1,4 | | -2,3 |
| Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07, Verfahren B | | -2,0 | | -1,5 |

Dr. Wolfram Bartolomaeus 26.03.2015 Folie Nr. 10

„Durch die Randbedingungen (Einbausituation, Durchführung von Aufgrabungen, etc.) und die Verkehrssituationen (viele Lenk-, Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge und daraus resultierend größere horizontale Schwerkräfte) bedingt, empfiehlt es sich, Beläge mit einer Textur einzusetzen, die wenig mechanische Anregung verursacht. Hierfür ist ein kleines Größtkorn hilfreich. Es bieten sich der lärmarme Splittmastixasphalt SMA LA, die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA 5 D, die dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung DSH-V und eventuell auch Splittmastixasphalt SMA und Asphaltbetone AC an.“[72]

„Auf der Grundlage der Erkenntnisse des Arbeitskreises ‚Leiser Straßenverkehr Bayern‘ wird von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr der Einsatz nachfolgend dargestellter lärmmindernder Deckschichten - jeweils in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeit - empfohlen:[73]

---

71 Dr. Wolfram Bartolomaeus, Die RLS-16: Was hat sich bewährt, was wurde verbessert?, Vortrag im Rahmen der Tagung Umgebungslärmrichtlinie - die Dritte am 26.-27.03.2015 in Hamburg

72 Umweltbundesamt, Urs Reichert und Ulrich Peschel: Lärmmindernde Fahrbahnbeläge, Ein Überblick über den Stand der Technik, UBA-Texte 20/2014, S. 8

73 Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Lärmmindernde Fahrbahnbeläge, http://www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/laermarme_belaege/

- **Tabelle 16:** Empfehlungen für lärmmindernde Deckschichten für innerörtliche Straßen vom bayerischen StMI

| Bereich | Beläge |
|---|---|
| Lärmkritischer Bereich knapp unterhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte | In Abhängigkeit der erforderlichen Belastungsklasse<br>DSH-V 5 (ab Bk 10)<br>AC 8 DS (bis Bk 10) |
| Lärmkritischer Bereich oberhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte | DSH-V 5 |

Das Lärmminderungspotential durch lärmtechnisch optimierte Deckschichten kann für den Innerortsbereich bis zu 5 dB(A) für den Pkw betragen. Das Rollgeräusch des Lkw wird von diesen nicht gemindert.[74]

Zur Anwendung von lärmmindernden Asphaltdeckschichten gibt das bayerische Landesamt für Umwelt folgende Hinweise:[75]

- Die Straße sollte hohe Verkehrsbelastungen bei fließendem Verkehr aufweisen (z.B. Vorrangstraßen, Ortsdurchfahrten ohne Unterbrechungen auf längeren Abschnitten).
- Die Beläge sollten nicht im Bereich von Ampeln und Abbiegestreifen mit Schwerverkehr verwendet werden.
- Speziell die offenporigen Asphalte sollten nicht an Steigungen über 5% eingebaut werden.
- Es sollte sichergestellt sein, dass 10 Jahre lang nach dem Einbau keine Aufgrabungen von Versorgungsträgern notwendig werden (schlechte Reparaturfähigkeit).
- Vermeidung von Verschmutzungen durch nahe Baustellen insbesondere bei den offenporigen Asphaltdeckschichten und beim SMA LA.

Darüber hinaus sind für die Sanierung von bestehenden Straßen vorrangig aus Lärmschutzgründen die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 zu beachten (siehe Kapitel 1.5.2). Die Lärmsanierung an bestehenden Straßen ist dabei eine freiwillige Leistung, die je nach Haushaltslage gewährt werden kann.

In München wurden erste Erfahrungen mit lärmmindernden Fahrbahnbelägen gemacht. Demnach liegen die längerfristigen Minderungswirkungen der beson-

[74] Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU), Voraussetzung für den Einbau lärmarmer Straßendecken - Die leise Innenstadtstraße, Januar 2012, S. 3

[75] ebenda, S. 6

ders lärmmindernden Fahrbahnen auf dem Niveau der Standardbauweisen (SMA). Daher wird in München der SMA LA nicht mehr eingesetzt. Der SMA 5S wird aktuell geprüft und der DSH-V 5 wird ab 60 km/h verwendet.

Die Höhe der Lärmminderungswirkung steht eng im Zusammenhang mit den Randbedingungen in den Straßen. Damit von der Fahrbahnoberfläche überhaupt eine akustisch positive Wirkung ausgehen kann, hat die Stadt München Randbedingungen definiert, die geeignete Abschnitte identifiziert. Diese sind:

- zulässige Geschwindigkeit ≥ 50 km/h
- der Mindestabstand zwischen signalgeregelten Kreuzungen sollte mindestens 300 m, besser 500 m betragen (konstanter Verkehrsfluss, Geschwindigkeit)
- durch Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung z.B. „grüne Welle“ können ggf. kürzere Abstände möglich sein
- möglichst wenig überfahrbare (in Rollspuren liegende) Einbauten, z.B. Trambahnschienen oder Schachtabdeckungen
- um die erhöhten Anforderungen an die Ebenheit zu gewährleisten sind lange Baufelder erforderlich. Kritisch sind Bereiche, in denen der Verkehr nicht großräumig umgeleitet werden kann, bzw. in denen viele Zufahrten auch während der Bauphase aufrechterhalten werden müssen.

### 5.3.2 Bewertung der Fahrbahnoberflächen und Ableitung von Handlungsbedarf

Die Sanierung von Fahrbahnoberflächen ist eine kontinuierliche Aufgabe, bei der neben der Lärmsanierung auch andere Fragestellungen einfließen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird zur Nutzung von Synergieeffekten der bauliche Sanierungsbedarf in Verbindung mit den akustischen Eigenschaften der Fahrbahnoberflächen und dem akustischem Handlungsbedarf betrachtet. Dafür wird die vorliegende Zustandserfassung der Fahrbahnoberflächen durch das Tiefbauamt der Stadt Regensburg genutzt. Auch die Vorschläge zu Fahrbahnsanierungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Kapitel 2) werden berücksichtigt.

## Zustandserfassung der Fahrbahnoberflächen

Die vom Tiefbauamt der Stadt Regensburg durchgeführte Zustandserfassung der Fahrbahnoberflächen in Regensburg[76] umfasst sowohl den baulichen Sanierungsbedarf wie auch Merkmale der Oberflächengestalt, der Oberflächenschäden und der Oberflächenwirkungen. Bei der visuellen Erfassung werden der Zustand der Fahrbahnen und Nebenanlagen (Geh-/Radwege, Parkplätze) nach den Zustandsmerkmalen Spurrinnen, allgemeine Unebenheiten, Einzel-/ Netzrisse und offene Pflasterfugen, Oberflächenschäden, Flickstellen und Zustand Bord/ Rinne aufgenommen. Die Ermittlung des konstruktiven Aufbaus erfolgt z.B. durch Kernbohrungen.

Im Ergebnis erfolgt eine Zuordnung der untersuchten Straßenabschnitte entsprechend vorliegender Schadensausprägungen zu 5 Zustandsklassen.

- **Tabelle 17:** Zustandsklasse und Schadensausprägung[77]

| Zustandsklasse | Schadensausprägung |
|---|---|
| Zustandsklasse 1 | sehr schwach ausgeprägtes Schadensbild (10%), Fahrbahnfläche neu oder neuwertig |
| Zustandsklasse 2 | schwach ausgeprägtes Schadensbild (10-20%), z.B. vereinzelt geringe Schäden |
| Zustandsklasse 3 | deutlich ausgeprägtes Schadensbild (20-30%), Erhaltungsmaßnahmen in ca. 8-10 Jahren |
| Zustandsklasse 4 | stark ausgeprägtes Schadensbild (30-40%), Erhaltungsmaßnahmen in ca. 5-7 Jahren |
| Zustandsklasse 5 | sehr stark ausgeprägtes Schadensbild (>40%), dringende Erhaltungsmaßnahmen oder vollständige Erneuerung in 0-4 Jahren |

„Ab einem bestimmten Zustandswert (Note 3,5 = Warnwert) muss entsprechend Tiefbauamt auf die Verschlechterung des Fahrbahnzustandes reagiert werden, d.h. es muss der „richtige“ Zeitpunkt für den Erhaltungseingriff geplant werden. Spätestens bei Note 4,5 = Schwellenwert müssen Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Bei einem sehr schlechten Zustand (Zeitwert gleich null) ist ein Neubau die zwangsläufige Folge.“[78]

[76] Stadt Regensburg, Auszug aus Vorlage - VO/10/5198/65 Straßenerhaltungsprogramm 2010

[77] Stadt Regensburg, Auszug aus Vorlage - VO/10/5198/65 Straßenerhaltungsprogramm 2010

[78] ebenda

In der folgenden Tabelle dargestellt sind Maßnahmenbereiche, die Straßenabschnitte mit der Zustandsklasse 5 aufweisen. Aufgeführt sind auch als weitere Rahmenbedingungen die Geschwindigkeiten und der SV-Anteil.

**Tabelle 18:** Maßnahmenbereiche mit Zustandsklasse 5

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Abschnitt mit Zustandsklasse 5 | Geschwindigkeit in km/h | SV-Anteil Tag/ Abend/ Nacht in% |
|---|---|---|---|---|
| 01.01.01 | Jakobstraße, Wittelsbacherstraße - Neuhausstraße | Wittelsbacherstr. - Neuhausstraße | 50 | 10,3 / 6,7 / 3,1 |
| 01.01.02 | Neuhausstraße/ Weißgerbergraben, Jakobstraße - Am Weinmarkt | Kreuzgasse - Arnulfsplatz | 50 | 24,1 / 15,6 / 7,2 |
| 01.04.03 | Bahnhofstraße, Maximilianstraße - Hemauerstraße | Maximilianstraße - Hemauerstraße | 50 | 10,3 / 6,7 / 3,1 |
| 01.09 | Wöhrdstraße, Maffeistraße - Eiserne Brücke | Maffeistraße - Eiserne Brücke | 30-50 | 13,8 / 8,9 / 4,1 |
| 02.11.01 | Donaustaufer Straße, An der Schergenbreite - Bahnbrücke | Harthofer Weg - Bahnbrücke | 50 | 4,7 / 3,3 / 2,2 |
| 02.14 | Amberger Straße, 150 m südl. Knotenpunkt B 16 - Nordgaustraße | Knotenpunkt B 16 - Nordgaustraße | 50 | 20 / 20 / 20 |
| 03.03 | Straubinger Straße, Dekra (Straubinger Straße) - Osthafenstraße | Dekra (Straubinger Straße) - 180 m westl. Osthafenstraße | 70 | 8,9-25 / 4,6-25 / 12,5-25 |
| 04.06 | Galgenbergstraße, Haydnstraße - Friedenstraße | Schikanederstraße - Furtmayrstraße | 50 | 5,7 / 3,7 / 1,7 |
| 04.10 | Landshuter Straße, Safferlingstraße - Bajuwarenstraße | Prinz-Rupprecht-Straße - Bajuwarenstraße | 50 | 5-5,5 / 5-5,5 / 5-5,5 |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeierstr. - Ostendorferstraße | Ostendorferstr. - Gutenbergstraße | 50 | 10 / 6,5 / 3 |
| 05.04 | Prüfeninger Straße, Kuglerstraße - Rennweg | Scharnhorststraße - Charles-Lindbergh-Str. | 50 | 10 / 6,5 / 3 |

## Ableitung von Prioritäten zur Fahrbahnsanierung

Auf Basis der Zustandserfassung der Stadt Regensburg sowie unter Berücksichtigung des Handlungsbedarfs zur Lärmminderung werden Prioritäten zur Fahrbahnsanierung abgeleitet.

**Tabelle 19:** Herleitung einer Gesamtpriorität zur Erneuerung von Fahrbahnoberflächen

| baulicher Aspekt (Fahrbahnzustand) | | akustischer Aspekt (Lärmbetroffenheit) | baulicher und akustischer Aspekt |
|---|---|---|---|
| **Restnutzungsdauer von Straßen** | **Abgeleiteter Handlungsbedarf für eine Fahrbahnerneuerung** | **Handlungsbedarf Lärm** | **Gesamtpriorität** |
| 0 bis 4 Jahre | 1. Priorität | 1. Priorität | 1. Priorität |
| | | 2. Priorität | |
| | | 3. Priorität | 2. Priorität |
| 5 bis 10 Jahre | 2. Priorität | 1. Priorität | 1. Priorität |
| | | 2. Priorität | 2. Priorität |
| | | 3. Priorität | |
| >11 Jahre | 3. Priorität | 1. Priorität | 2. Priorität |
| | | 2. Priorität | 3. Priorität |
| | | 3. Priorität | |

In der nachfolgenden Tabelle sind die Maßnahmenbereiche mit einer Gesamtpriorität von 1 dargestellt. Diese setzt sich aus der Priorität hinsichtlich dem baulichen und akustischem Aspekt zusammen. Die Bewertung dieser beiden Aspekte ist in der Tabelle differenziert dargestellt.

- **Tabelle 20:** Maßnahmenbereiche mit Gesamtpriorität 1 zur Erneuerung von Fahrbahnoberflächen

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | baulicher Aspekt | akustischer Aspekt |
|---|---|---|---|
| 01.01.01 | Jakobstraße, Wittelsbacherstraße - Neuhausstraße | 1 | 1 |
| 01.01.02 | Neuhausstraße/ Weißgerbergraben, Jakobstraße - Am Weinmarkt | 1 | 1 |
| 01.01.03 | Keplerstraße, Weißgerbergraben - Brückstraße | 2 | 1 |
| 01.04.03 | Bahnhofstraße, Maximilianstraße - Hemauerstraße | 1 | 2 |
| 01.08 | Ostengasse, Am Stärzenbach - Adolph-Kolping-Straße | 2 | 1 |
| 01.09 | Wöhrdstraße, Maffeistraße - Eiserne Brücke | 1 | 2 |
| 01.10.01 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Donaulände - Adolf-Schmetzer-Straße | 2 | 1 |
| 01.10.02 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Adolf-Schmetzer-Straße - Greflingerstraße | 2 | 1 |
| 01.10.03 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Greflingerstraße - Landshuter Straße (Bahnbrücke) | 2 | 1 |
| 01.12.01 | Adolf-Schmetzer-Straße, Weißenburgstraße - Babostraße | 2 | 1 |
| 01.12.02 | Adolf-Schmetzer-Straße, Babostraße - Greflingerstraße | 2 | 1 |
| 02.01.01 | Frankenstraße, Schweinfurter Straße - 100 m westl. Steinweg | 2 | 1 |
| 02.01.02 | Frankenstraße, 100 m westl. Steinweg - Bayerwaldstraße | 2 | 1 |
| 02.03 | Schwandorfer Straße, Reinhausener Brücke - Lappersdorfer Straße | 2 | 1 |
| 02.14 | Amberger Straße, 150 m südl. Knotenpunkt B 16 - Nordgaustraße | 1 | 2 |
| 03.03 | Straubinger Straße, Dekra (Straubinger Straße) - Osthafenstraße | 1 | 2 |
| 04.09.01 | Hermann-Geib-Straße, Landshuter Straße - Furtmayrstraße | 2 | 1 |
| 04.09.03 | Landshuter Straße, Bahnbrücke - Furtmayrstraße | 2 | 1 |
| 04.10 | Landshuter Straße, Bajuwarenstraße - Safferlingstraße | 2 | 1 |

Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind Vorschläge zu Fahrbahnsanierungen bzw. Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge an 6 Straßen (9 Maßnahmenbereichen) eingegangen.

Für die Donaustaufer Straße (02.16) und Augsburger Straße/ Kumpfmühler Straße (04.03.01, 04.03.02) werden Fahrbahnsanierungen vorgeschlagen.

Der Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge wird von der Bevölkerung in folgenden Maßnahmenbereichen befürwortet:

- Neuhausstraße/ Weißgerbergraben (01.01.02)
- Nordgaustraße/ Weißenburgstraße (01.10.01, 01.10.02, 01.10.03), 3 mal genannt
- Frankenstraße (02.01.02), 2 mal genannt
- A 93 (05.06), 6 mal genannt

### 5.3.3 Fahrbahnsanierung als Lärmminderungsmaßnahme

Auf Grundlage der Erfahrungen der Stadt Regensburg mit lärmmindernden Asphalten wird der Einbau in einigen Lärmbrennpunkten als nicht sinnvoll bewertet:

- Der lärmmindernde Fahrbahnbelag AC 8 S wird demnach in 90% der Lärmbrennpunkte wegen der sehr hohen Beanspruchung aus den Verkehrslasten (meistens durch Busverkehr) als ungeeignet angesehen.
- Bei DSH-V5-Belägen liegen Praxiserfahrungen vor, die nahe legen, dass diese innerstädtisch nach weniger als 5 Jahren Liegedauer lärmtechnisch ohne Wert sind; in Regensburg sind diese Beläge auch nicht bautechnisch erprobt.
- Der lärmarme Splitmastix-Asphalt SMA-LA als Oberbauerneuerung in die Tiefe (mit Bindeschicht) ist bei der Stadt Regensburg zumindest schon bautechnisch erprobt.

Welcher Belag an welcher Straße geeignet ist, ist immer abhängig von den Randbedingungen. Eine „Regellösung“ für einen wirksamen lärmmindernden Fahrbahnbelag gibt es derzeit nicht und wird auch längerfristig nicht gesehen. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Erfahrungen sowie bereits umgesetzten oder geplanten Fahrbahnsanierungen und in Abstimmung mit dem Tiefbauamt der Stadt Regensburg werden nachfolgende Fahrbahnsanierungen empfohlen.

- Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt:

  - Greflingerstraße (01.11) mit AC 8 DS
  - Frankenstraße (02.06) mit SMA LA
  - Hermann-Geib-Straße (04.08) mit AC 8 DS
  - Bischof-Wittmann-Straße (04.13) mit AC 8 DS
- Fahrbahnsanierungen ohne lärmminderndem Asphalt (bereits geplant):
  - Donaustaufer Straße (02.11.01)
  - Augsburger Straße (04.02)[79]
  - Hermann-Geib-Straße (04.09.01)
  - Landshuter Straße (04.09.03)
  - Landshuter Straße (04.10)

Für insgesamt 9 Maßnahmenbereiche werden Empfehlungen zu Fahrbahnsanierungen gegeben, davon in 4 Maßnahmenbereichen mit lärmminderndem Fahrbahnbelag. Diese sind in Karte 13 dargestellt.

- **Karte 13:** Konzept zur Fahrbahnsanierung

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

Bewertung der Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von den 6 genannten Straßen, für die in der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Fahrbahnsanierung gewünscht wurde, ist

- für die Maßnahmenbereiche in der Frankenstraße (02.01.01, 02.01.02) eine Fahrbahnsanierung bereits erfolgt
- für die Neuhausstraße/ Weißgerbergraben (01.01.02) eine Fahrbahnsanierung langfristig im Zuge der Neugestaltung geplant
- in der Augsburger Straße/ Kumpfmühler Straße (04.03.02) erfolgte 2018 eine Fahrbahnsanierung
- für die A 93 (05.06) die Zuständigkeit nicht bei der Stadt Regensburg, die Anforderung wird an die Regierung weitergegeben

[79] Im Maßnahmenbereich 04.03.01 Augsburger Straße/ Kumpfmühler Straße zwischen Nibelungenstraße und Karthauser Straße erfolgte die Fahrbahnsanierung in 2018

- für die anderen Maßnahmenbereiche Nordgaustraße/ Weißenburgstraße (01.10.01, 01.10.02, 01.10.03) und Donaustaufer Straße (02.16) auch langfristig keine Fahrbahnsanierung vorgesehen.

## 5.4 Konzept straßenräumliche Maßnahmen

### 5.4.1 Grundsätze und Wirkungen

Straßenräumliche Maßnahmen mit dem Oberziel der Lärmminderung umfassen verschiedene Handlungsansätze. Diese wirken nicht nur lärmmindernd, sondern stellen in der Regel auch Verbesserungen z.B. der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und des Angebotes für die lärmarmen Verkehrsarten dar.

Die Verbesserungen der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr haben auch positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Die grundsätzlichen lärmmindernden Wirkungen von straßenräumlichen Maßnahmen können wie folgt beschrieben werden:

- Vergrößerung des Abstandes von Lärmquelle und Bebauung

Unmittelbar lärmmindernd wirken sich straßenräumliche Maßnahmen aus, die einen größeren Abstand der Emissionsquelle Verkehr zur Bebauung ermöglichen. Maßnahmen zur Abstandsvergrößerung sind die Reduzierung von Fahrspuren oder Fahrbahnbreiten und die daraus resultierende Erweiterung von Seitenräumen.

- Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs

Straßenräumliche Maßnahmen wirken mit der Reduzierung von Fahrbahnbreiten oder durch punktuelle Querschnittsänderungen unterstützend zur Einhaltung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus. Darüber hinaus können mit straßenräumlichen Maßnahmen die Verkehrsabläufe verstetigt und der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Fahrbahnbreiten sind hierbei ein wesentliches Gestaltungselement. Auch durch eine Abfolge punktueller Maßnahmen, z.B. Mittelinseln und Buskaps, kann eine Verkehrsverstetigung erreicht werden.

- Verbesserung der Straßenraumqualität

Durch verbesserte Straßenraumgestaltung wird darüber hinaus die subjektive Wahrnehmung der Lärmbelastung positiv beeinflusst. Eine ansprechende Gestaltung, Aufenthaltsqualitäten in den Seitenräumen und Straßenraumbegrünung dienen einer verbesserten subjektiven Wahrnehmung der Straßenraumsituation und können die subjektive Belästigungswirkung durch Lärm mindern.

Eine zusätzliche, übergreifende Zielsetzung der straßenräumlichen Maßnahmen zur Lärmminderung ist, die Bedingungen für die nichtmotorisierten Ver-

kehrsteilnehmer und den ÖPNV zu verbessern. Maßnahmen zur Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Fußverkehrs, des Radverkehrs und der Haltestellensituationen unterstützen langfristige Strategien zur Verringerung von Kfz-Verkehren durch Umverteilung auf lärmarme Verkehrsarten.

### 5.4.2 Handlungsmöglichkeiten zur Veränderung des Straßenraumquerschnitts

Zur Ableitung von Maßnahmenmöglichkeiten im Straßenraum zur Lärmminderung werden auf der Grundlage der vorhandenen Eingangsdaten aus der Lärmkartierung Abschnitte herausgearbeitet, in denen die Straßenraumaufteilung bzw. die Verkehrsorganisation grundsätzlich geändert werden könnte, ohne die Qualität des Kfz-Verkehrsflusses wesentlich zu beeinträchtigen.

Ein Indiz hierfür ist die deutliche Unterschreitung der theoretischen Leistungsfähigkeit der Straße. In einem ersten Schritt werden die Maßnahmenbereiche dahingehend geprüft, ob die Verkehrsbelastung unterhalb der theoretischen Kapazitätsgrenzen (Unter- bzw. Obergrenze) vergleichbarer Straßenquerschnitte liegt und somit ggf. Handlungsspielräume für straßenräumliche Maßnahmen vorhanden sind. Dazu werden die im Rahmen der Bestandsaufnahme erfassten Informationen zum Ausbauzustand der Straßen mit der Anzahl der Fahrstreifen genutzt.

Die Ableitung der theoretischen Kapazitäten erfolgt in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).[80] Der in den RASt 06 angegebene maximale Belastungswert für die Spitzenstunde wird über den Hochrechnungsfaktor 10 auf eine Tagesbelastung (Kfz/24h) hochgerechnet.

- **Tabelle 21:** Theoretische Leistungsfähigkeit von Fahrbahnquerschnitten (in Anlehnung an die RASt 06)

| Ausbauzustand (Anzahl Fahrstreifen) | Theoretische Verkehrsstärke/ 24h |
|---|---|
| Zwei- (bis drei)streifige Fahrbahnen (ohne Mittelstreifen) | 14.000 bis 22.000 Kfz/24h im Querschnitt |
| Zwei- (bis drei)streifige Fahrbahnen (mit Mittelstreifen) | 16.000 bis 36.000 Kfz/24h im Querschnitt |
| Überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen (mit Mittelstreifen) | 28.000 bis 44.000 Kfz/24h im Querschnitt |
| Vier- (bis fünf)streifige Fahrbahnen (i.d. Regel mit Mittelstreifen) | 36.000 bis 52.000 Kfz/24h im Querschnitt |

[80] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 2006, Köln, 2006

Eine Maßnahmenoption für 4- oder mehrstreifige Fahrbahnen ist bei entsprechend geringen Verkehrsbelastungen die Reduzierung einer Fahrspur bzw. der Fahrbahnbreiten auf ein für die Abwicklung des vorhandenen Verkehrs notwendiges aber ausreichendes Maß. Dadurch kann der Kfz-Verkehr in der Fahrbahnmitte gebündelt und damit die Lärmquelle von den Gebäuden abgerückt werden.

Bei der Reduzierung der Fahrspuren können auch Querschnitte mit überbreiten einstreifigen Richtungsfahrbahnen eine Maßnahmenoption sein. Dies ermöglicht z.B. die Umverteilung von Fahrbahnflächen zugunsten des Radverkehrs durch Abmarkierung von Radfahr- oder Schutzstreifen.

- **Abbildung 25:** Abmarkierung von Angebotsstreifen für den Radverkehr auf einer 4-streifigen Fahrbahn (Beispiel Brandenburgische Straße, Berlin)




Für bestehende 2-streifige Fahrbahnen mit ausreichenden Breiten ist ggf. die Reduzierung der Fahrbahnbreite möglich, z.B. durch die Abmarkierung von Radfahr- oder Schutzstreifen für den Radverkehr. Hierzu sind im Detail die vorhandenen Fahrbahnbreiten zu prüfen. Nach ERA 2010 und RASt 06 sind z.B. Schutzstreifen für den Radfahrer von jeweils 1,50 m Breite ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 m möglich. Es verbleibt eine Fahrgasse für den Kfz-Verkehr von 4,50 m. Bei Längsparken ist darüber hinaus ein Sicherheitsraum von 0,50 m und bei Schrägparken von 0,75 m zu berücksichtigen.

- **Abbildung 26:** Abmarkierung von Radfahrstreifen für den Radverkehr auf einer 2-streifigen Fahrbahn (Beispiel Universitätsstraße und Galgenbergstraße, Regensburg)




In Straßen mit Gefällstrecken oder bei beengten Platzverhältnissen kann auch eine einseitige Radverkehrsanlage eine sinnvolle Maßnahme sein.

Darüber hinaus kann mit weiteren linearen oder punktuellen straßenräumlichen Maßnahmen die tatsächliche oder optische Fahrbahnbreite reduziert werden und ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau unterstützt werden.

### 5.4.3 Handlungsspielräume und Handlungsbedarf in den Maßnahmenbereichen

Unter Berücksichtigung der theoretischen Verkehrsstärken wurde für die Maßnahmenbereiche geprüft, ob ein anderer als der heute vorhandene Straßenquerschnitt zur Abwicklung der Verkehrsmengen grundsätzlich möglich ist.

Werden grundsätzliche Handlungsspielräume identifiziert, so wird im weiteren Schritt der Handlungsbedarf zur Veränderung des Straßenquerschnitts analysiert. Dies erfolgt insbesondere unter Berücksichtigung der Radverkehrsführung, die ebenfalls im Rahmen der Bestandsaufnahme erhoben wurde, sowie ggf. weiteren Anforderungen an die straßenräumliche Gestaltung. Eingebunden werden auch Handlungsanforderungen aus vorliegenden Planungen sowie Beiträge der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Anlage 1).

Eine erste Einschätzung zu den Handlungsspielräumen in den Maßnahmenbereichen in Regensburg zeigt, dass in 13 der 69 Maßnahmenbereiche die Anzahl der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr überdimensioniert ist. Handlungsspielraum wird dann gesehen, wenn die Verkehrsbelastungen auf 4-streifigen Fahrbahnen so gering sind, dass sie auch mit 2-streifigen Fahrbahnen abgewickelt werden können. Zur Überprüfung der Auslastung nach theoretischer Leistungsfähigkeit erfolgte eine Orientierung an den niedrigeren Bereich der angegebenen Spanne (siehe Tabelle 21).

- **Tabelle 22:** Einschätzung zu Handlungsspielräumen in den Maßnahmenbereichen mit 4-streifigen Fahrbahnen

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Anzahl Fahrstreifen | Auslastung in %[81] |
|---|---|---|---|
| 01.11 | Greflingerstraße, Weißenburgstraße - Adolf-Schmetzer-Straße | 4 | 25% |
| 01.12.01 | Adolf-Schmetzer-Straße, Weißenburgstraße - Babostraße | 4 | 28% |
| 01.12.02 | Adolf-Schmetzer-Straße, Babostraße - Greflingerstraße | 4 | 28% |

[81] Verhältnis von Verkehrsmengen und dem unteren Bereich der theoretischen Leistungsfähigkeit entsprechend Tabelle 21 für vier- (bis fünf)streifige Fahrbahnen (i.d. Regel mit Mittelstreifen)

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Anzahl Fahrstreifen | Auslastung in %[81] |
|---|---|---|---|
| 01.13 | Adolf-Schmetzer-Straße, Gabelsberger-straße - Weißenburgstraße | 4 | 28% |
| 02.09 | Donaustaufer Straße, Reinhausener Brücke - Brennesstraße | 4 | 27% |
| 02.10 | Donaustaufer Straße, Höllbachstraße - Lechstraße | 4 | 33 - 43% |
| 03.01 | Straubinger Straße, Greflinger Straße - Alkoferstraße | 4 | 36% |
| 03.02 | Straubinger Straße, 50 m östl. Hoher-Kreuz-Weg - Bahnbrücke | 4 | 35% |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße | 4 | 27% |
| 04.09.01 | Hermann-Geib-Straße, Landshuter Straße - Furtmayrstraße | 4 | 28% |
| 04.09.02 | Furtmayrstraße, Hermann-Geib-Straße - Landshuter Straße | 4 | 25 - 35% |
| 05.03 | Prüfeninger Straße, A 93 - Schillerstraße | 4 | 31 - 34% |
| 05.04 | Prüfeninger Straße, Kuglerstraße - Rennweg | 4 | 31 - 36% |

In weiteren 6 Maßnahmenbereichen erscheint der Ausbauzustand (Fahrbahnbreite) der 2-streifigen Fahrbahnen nach der Bestandsaufnahme überdimensioniert, die Verkehrsbelastungen liegen unter dem unteren Wert der theoretischen Leistungsfähigkeit entsprechend Tabelle 21.

- **Tabelle 23:** Einschätzung zu Handlungsspielräumen in den Maßnahmenbereichen mit 2-streifigen Fahrbahnen (überbreit oder Einbahnstraße)

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Anzahl/ Breite Fahrstreifen | Auslastung in %[82] |
|---|---|---|---|
| 04.02 | Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße | 2 überbreite Fahrstreifen | 71 - 83% |
| 04.03.01 | Augsburger Straße/ Kumpfmühler Str., Nibelungenstraße - Karthauser Straße | 2 Fahrstreifen (Einbahnstraße) | 55% |
| 04.03.02 | Augsburger Straße/ Kumpfmühler Str., Karthauser Straße - Simmernstraße | 2 Fahrstreifen (Einbahnstraße) | 60% |

[82] Verhältnis von Verkehrsmengen und dem unteren Bereich der theoretischen Leistungsfähigkeit entsprechend Tabelle 21 für zwei- (bis drei)streifige Fahrbahnen (ohne Mittelstreifen)

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Anzahl/ Breite Fahrstreifen | Auslastung in %[82] |
|---|---|---|---|
| 04.03.03 | Bischoff-Wittmann-Straße, Erzbischof-Buchberger-Allee - Eigenheimweg | 2 Fahrstreifen (Einbahnstraße) | 53% |
| 04.04. | Kumpfmühler Straße, Simmernstraße - Friedenstraße | 2 Fahrstreifen (Einbahnstraße) | 55% |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeier-straße - Ostendorferstraße | 2 Fahrstreifen (Einbahnstraße) | 47% |

Für die Maßnahmenbereiche mit straßenräumlichen Handlungsspielräumen (siehe oben) wird darüber hinaus geprüft, inwieweit Handlungsbedarf zur Neuorganisation besteht. Der Handlungsbedarf resultiert dabei aus vorliegenden Planungen (siehe auch Kapitel 4) sowie weiteren Anforderungen. Ein wichtiger Aspekt hierbei ist die geeignete Radverkehrsführung in Abhängigkeit von Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten entsprechend ERA[83]. So besteht z.B. Handlungsbedarf, wenn der Radverkehr bei hohen Verkehrsmengen im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt wird oder auch, wenn sich Fußgänger und Radfahrer zu schmale Flächen im Seitenraum teilen.

Hinweise aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind 7 Maßnahmenvorschläge zu 6 Maßnahmenbereichen eingegangen.

Für die Maßnahmenbereiche Galgenbergstraße (04.06) und D.-Martin-Luther-Straße (01.04.01) wurde die Anlage von Radwegen vorgeschlagen. Für die Adolf-Schmetzer-Straße (01.12.01, 01.12.02, 01.13) wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung der Vorschlag zum Rückbau bzw. zur Fahrspurreduzierung gemacht. Für die Keplerstraße (01.01.03) wird die Verbreiterung des Straßenquerschnitts gewünscht, da es einige Engstellen für den Busverkehr gibt.

### 5.4.4 Straßenraumorganisation als Lärmminderungsmaßnahme

In die Entwicklung von straßenräumlichen Maßnahmen wurden vorhandene Planungen sowie anstehende oder perspektivisch vorgesehene Umgestaltungen eingebunden. Berücksichtigt wurden:

- bereits geplante bzw. in der Umsetzung befindliche Maßnahmen,

[83] FGSV, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Ausgabe 2010 - ERA

- heutige und zukünftige Verkehrsfunktionen, z.B. Vorbehaltsnetz und höherwertiges ÖPNV-System/ Stadtbahn,
- Umgestaltung Verkehrsraum im Zuge Projekt ZOB und
- Umgestaltung im Zuge von Fahrbahnerneuerungen und/ oder in Verbindung mit der Veränderung der Verkehrsfunktion.

Darauf aufbauend und in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt werden folgende Empfehlungen zu straßenräumlichen Maßnahmen gegeben:

- Reduzierung der Fahrbahnflächen auf 4-streifigen Fahrbahnen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) mit Umorganisation des Straßenraumes
  - Greflingerstraße (01.11)
  - Adolf-Schmetzer-Straße (01.12.01, 01.12.02, 01.13)
  - Donaustaufer Straße (02.09)
  - Hermann-Geib-Straße (04.08)
  - Furtmayrstraße (04.09.02)[84]
  - Prüfeninger Straße (05.03, 05.04)

Für ausgewählte Maßnahmenbereiche werden konkrete Empfehlungen im folgenden Kapitel detailliert dargestellt.

- Umorganisation der Verkehrsflächen auf 2-streifigen Fahrbahnen mit Anlage von Radfahrstreifen
  - Amberger Straße (02.14), Straßenraumgestaltung ist noch offen und abhängig von der erreichbaren Verminderung der Verkehrsbelastung durch Realisierung der Sallerner Regenbrücke
  - Augsburger Straße (04.02), Markierung Radfahrstreifen stadtauswärts auf heute überbreiter 2-streifer Fahrbahn
  - Augsburger Straße/ Kumpfmühler Straße (04.03.01, 04.03.02), Markierung eines einseitigen Radfahrstreifen auf heute 2-streifiger Richtungsfahrbahn.[85]

Für insgesamt 13 Maßnahmenbereiche werden Empfehlungen zur Umsetzung von straßenräumlichen Maßnahmen gegeben. Diese sind in Karte 14 dargestellt.

---

[84] der Abschnitt ist Teil des künftigen Stadtbahnnetzes in der ersten Ausbaustufe

[85] Fahrbahn und Markierung im Abschnitt 04.03.01 sind 2018 bestandskonform erneuert worden

In einigen Maßnahmenbereichen sind auch Fahrbahnsanierungen geplant. Zur Nutzung von Synergieeffekten stellen die straßenräumliche Maßnahme und die Fahrbahnsanierung eine zusammenhängende Maßnahme dar. Dies trifft für die Greflingerstraße (01.11), die Augsburger Straße (04.02) und die Hermann-Geib-Straße (04.08) zu.

- **Karte 14:** Konzept straßenräumliche Maßnahmen

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

Bewertung der Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von den 4 genannten Straßen (6 Maßnahmenbereiche) aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind für 5 Maßnahmenbereiche straßenräumliche Maßnahmen vorgesehen. Für die Keplerstraße (01.01.03) ist mittelfristig ein Umbau geplant, für die 4 Maßnahmenbereiche in der D.-Martin-Luther-Straße (01.04.01) ist langfristig eine Neugestaltung des Straßenraums beabsichtigt. Die Planungen zur Umorganisation des Straßenraumes in der Adolf-Schmetzer-Straße (01.12.01, 01.12.02, 01.13) wurden als Empfehlung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Für die Galgenbergstraße (04.06) ist aufgrund des nicht vorhandenen Spielraums keine straßenräumliche Maßnahme vorgesehen.

### 5.4.5 Konkretisierung der Maßnahmen für ausgewählte Maßnahmenbereiche

In sogenannten Testentwürfen wird die grundlegende Empfehlung zu den straßenräumlichen Maßnahmen für ausgewählte Maßnahmenbereiche konkretisiert. Darin wird eine beispielhafte Umsetzung der grundsätzlichen Anforderungen einer lärmmindernden Straßenraumgestaltung, insbesondere mit Vergrößerung des Abstandes von Lärmquelle und Bebauung dargestellt. Berücksichtigt wird die Ausgangssituation in Regensburg, vor allem die Radverkehrsführung auf Bordsteinradwegen im Bestand.

Als mögliche kurzfristige Maßnahme(n) ohne Umbau ist eine Abmarkierung von Parkstreifen auf der Fahrbahn denkbar. Ein Umbau des Straßenraums wäre die mittel- bis langfristige Option. Dabei sind folgende Maßnahmen möglich:

- Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (Änderung der bisher üblichen Radverkehrsführung in Regensburg) in Verbindung mit
- Anlage begrünter Parkstreifen zwischen Radfahrstreifen und Gehweg sowie
- Verbreiterung und Begrünung des Mittelstreifens
- bei nur einseitiger Wohnbebauung Verlegung der Fahrbahnen auf die nicht bebaute Seite bzw. die Seite mit lärmunsensibler Nutzung

### Adolf-Schmetzer-Straße, Gabelsbergerstraße - Weißenburgstraße (01.13)

Die Adolf-Schmetzer-Straße soll perspektivisch umgestaltet werden.

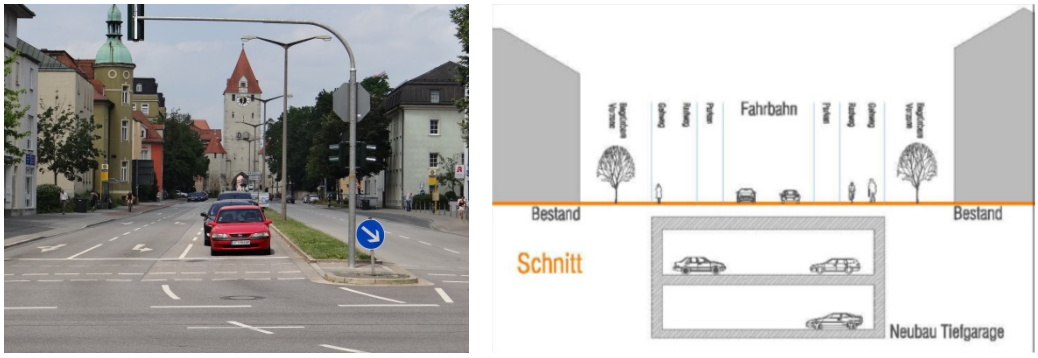
Empfehlung

Im Städtebaulichen Rahmenkonzept für die Regensburger Innenstadt 2025 (SRK) werden für den Straßenzug verschiedene Entwurfsziele benannt:

- Straßen begleitende Baumpflanzung
- Rückbau von Verkehrsflächen
- Reduzierung von Straßen begleitenden Parkplatzflächen zugunsten von Geh- und Radwegen

Der Streckenabschnitt hat zudem Bedeutung für den Busverkehr. Nachfolgend dargestellt ist der Testentwurf für die Adolf-Schmetzer-Straße unter Berücksichtigung der zuvor aufgeführten Ziele.

- **Abbildung 27:** Adolf-Schmetzer-Straße, Bestand zwischen Gabelsbergerstraße - Weißenburgstraße sowie möglicher Querschnitt entsprechend Testentwurf des SRK[86]




### Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße (04.08)

Für 2020/21 ist eine Oberbauerneuerung im Abschnitt der Hermann-Geib-Straße vorgesehen. In diesem Zusammenhang soll ein Umbau erfolgen.

Planungsrelevante Fakten zum Straßenraum

Die Hermann-Geib-Straße ist eine 4-streifige Kreisstraße, deren Verkehrsbelastung knapp unter 10.000 Kfz/24h beträgt. Der SV-Anteil liegt bei 10% am Tag

[86] Stadt Regensburg, Städtebauliches Rahmenkonzept für die Regensburger Innenstadt 2025, Im Innern vervollständigen und nach außen vernetzen, August 2014, S. 102

und 3% in der Nacht. Die vier Fahrstreifen der Hermann-Geib-Straße sind durch einen z.T. begrünten Mittelstreifen getrennt. Der Radverkehr wird neben der Fahrbahn auf einem Bordsteinradweg geführt. Zum Teil besteht Fahrbahnrandparken.

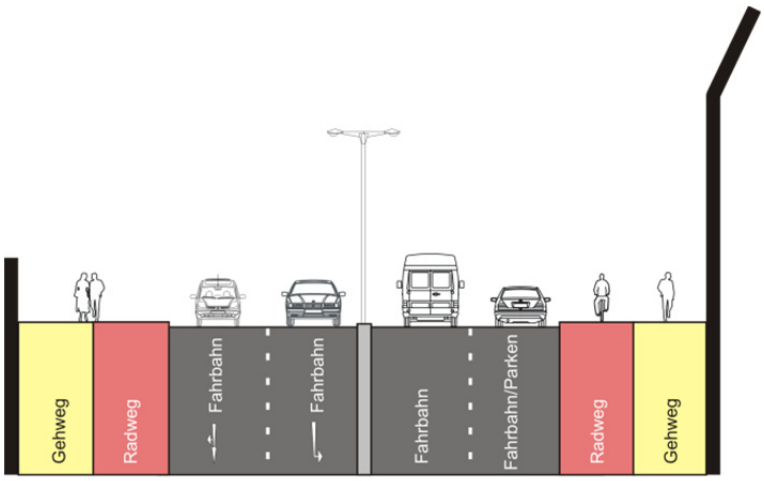
Von den beiden Fahrstreifen in Richtung Süden dient einer durchgehend als Linksabbiegerspur. Im Kreuzungsbereich zur Furtmayrstraße wird der Verkehrsraum ab der Graf-Zeppelin-Straße durch eine zusätzliche Linksabbiegerspur aufgeweitet.

Der Straßenraum wird auf der Ostseite durch die parallel zur Straße angeordnete 4-geschossige Bebauung begrenzt. Auf der Westseite stehen bis zum Mühlweg einzelne Gebäude, danach grenzt der Friedhof an die Straße an.

- **Abbildung 28:** Hermann-Geib-Straße - Bestand zwischen Alfons-Auer-Straße und Furtmayrstraße




- **Abbildung 29:** Hermann-Geib-Straße - Bestandsquerschnitt Höhe Friedhof

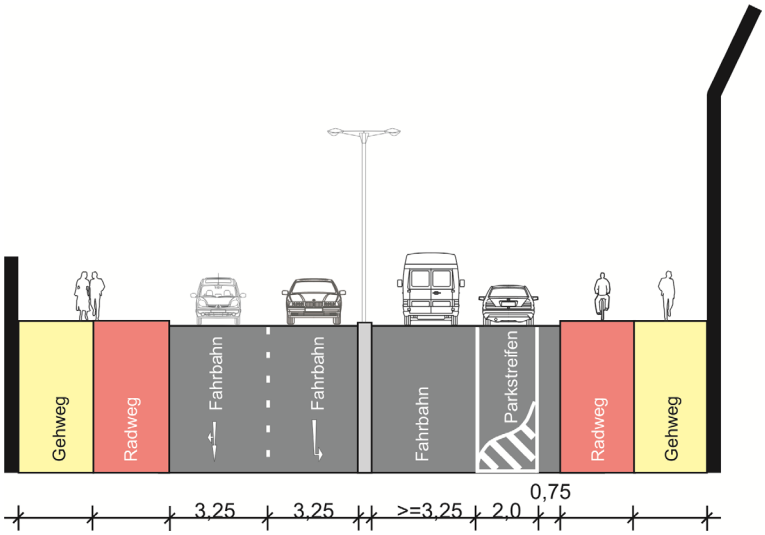


Testentwürfe

Für die Hermann-Geib-Straße wurden verschiedene Varianten (Testentwürfe) zur Umgestaltung entwickelt, um die Spielräume zur Lärmminderung aufzuzeigen. In allen Varianten wird die Fahrbahn auf einen (überbreiten) Fahrstreifen je Fahrtrichtung mindestens auf der bebauten Seite reduziert.

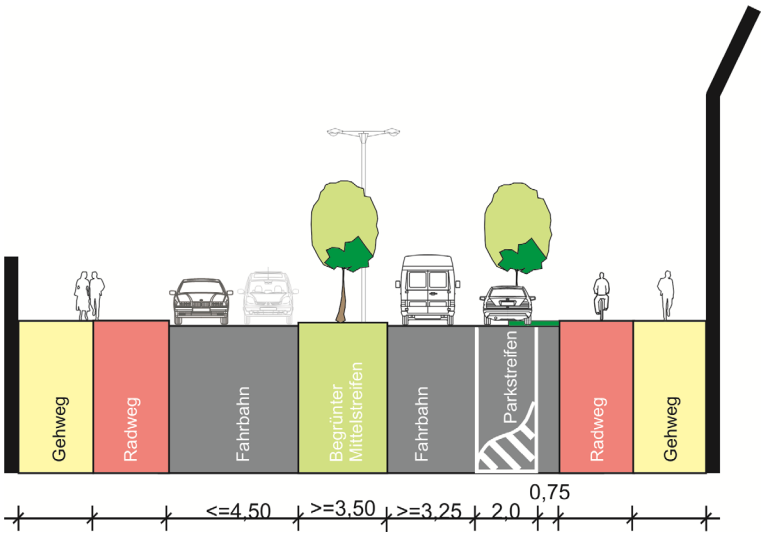
Testentwurf 1 stellt den kleinsten Eingriff und eine reversible Maßnahme (ausschließlich Markierung) dar, die auf der bebauten Seite die Anlage eines Parkstreifens vorsieht. Mit der Abmarkierung wird das bestehende Parken geregelt, die Markierungen vermeiden, dass in Zeiten mit wenig Parkdruck auch die rechte Fahrspur befahren wird. Die Lärmquelle des fließenden Verkehrsstroms rückt dauerhaft von der Bebauung ab.

- **Abbildung 30:** Hermann-Geib-Straße - Testentwurf 1 Höhe Friedhof



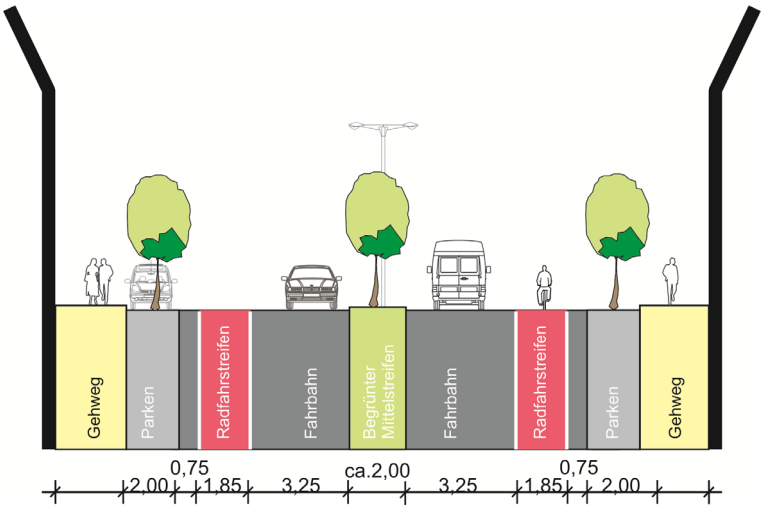

Testentwurf 2 sieht aufbauend auf Testentwurf 1 eine Begrünung des Parkstreifens mit Baumstandorten sowie die Verbreiterung und Begrünung des Mittelstreifens vor. Mit der Begrünung wird der Straßenraum besser gegliedert und die Aufenthaltsqualität verbessert. Durch den (zur Friedhofseite verbreiterten) Mittelstreifen rückt die Fahrbahn auf der Friedhofseite etwas von der gegenüberliegenden Bebauung ab.

- **Abbildung 31:** Hermann-Geib-Straße - Testentwurf 2 Höhe Friedhof




Testentwurf 3 stellt einen möglichen symmetrischen Querschnitt dar, der im Bereich beidseitiger Bebauung zum Tragen kommen kann. In diesem wird das Parken auf dem bestehenden Radweg organisiert, der Radverkehr auf Radfahrstreifen im Fahrbahnbereich geführt.

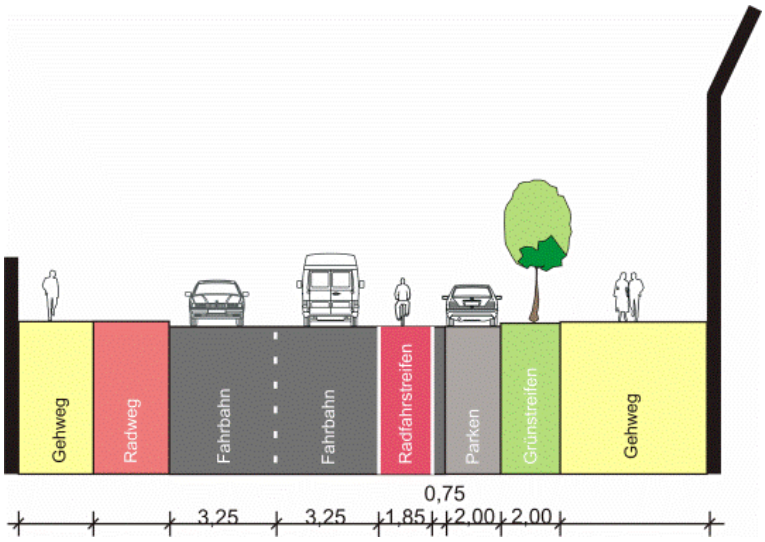
- **Abbildung 32:** Hermann-Geib-Straße - Testentwurf 3 Höhe beidseitiger Bebauung




Die Lärmminderungswirkung durch das Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung ist bei allen 3 Testentwürfen etwa gleich und liegt unter 1 dB(A). Weitere positive Effekte können insbesondere mit der Unterstützung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus und eines verbesserten Verkehrsflusses sowie der Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.

Mit dem Testentwurf 4 wird eine lärmtechnisch optimierte Umgestaltung des Straßenraums, der überwiegend nur auf der Ostseite (dicht) bebaut ist, aufgezeigt. Die Fahrbahn wird auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung reduziert und auf die westliche Straßenseite verlagert. Der Mittelstreifen wird aufgehoben. In Richtung Norden wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt, daneben wird ein Parkstreifen angelegt. Zwischen diesem und dem verbreiterten Gehweg ist ein Grünstreifen vorgesehen.

**Abbildung 33:** Hermann-Geib-Straße - Testentwurf 4 Höhe Friedhof




Empfehlung

In der Hermann-Geib-Straße soll die vorgesehene Oberbauerneuerung genutzt werden, um einen Querschnitt zu entwickeln, der eine möglichst hohe Lärmentlastung der dichten Wohnbebauung auf der Ostseite ermöglicht. Der Testentwurf 4 stellt hierfür die beste Grundlage dar. Dessen Umsetzbarkeit auf der Gesamtstrecke einschließlich der Verkehrsführung an den Knoten ist im Detail noch zu prüfen.

## Greflingerstraße, Weißenburgstraße - Adolf-Schmetzer-Straße (01.11)

Für die Greflingerstraße ist derzeit kein Umbau des Straßenraums vorgesehen, aber perspektivisch denkbar.

Planungsrelevante Fakten zum Straßenraum

Die Greflingerstraße ist eine 4-streifige Ortsstraße, deren Verkehrsbelastung knapp 9.000 Kfz/24h beträgt. Der SV-Anteil liegt bei 6% am Tag und in der Nacht. Die 4 Fahrstreifen der Greflingerstraße sind durch einen Mittelstreifen getrennt. Der Radverkehr wird neben der Fahrbahn auf einem Bordsteinradweg geführt.

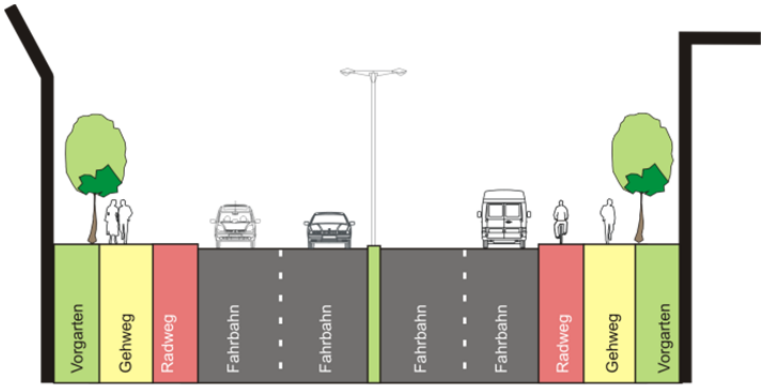
In den beiden Kreuzungsbereichen zur Weißenburgstraße und zur Adolf-Schmetzer-Straße wird der Verkehrsraum jeweils durch eine zusätzliche Linksabbiegerspur aufgeweitet. Im Kreuzungsbereich zur Weißenburgstraße beginnt die zusätzliche Linksabbiegerspur ab Dr.-Held-Straße. Im Kreuzungsbereich zur Adolf-Schmetzer-Straße verläuft die zusätzliche Linksabbiegerspur von Höhe des Gebäudes der Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG bis zur Adolf-Schmetzer-Straße.

Von Weißenburgstraße bis Dr.-Held-Straße ist der Verkehrsraum durch die beidseitig parallel zur Straße angeordnete 3- bis 5-geschossige Bebauung begrenzt. Von Dr.-Held-Straße bis Adolf-Schmetzer-Straße ist die 3- bis 5-geschossige Bebauung vom Verkehrsraum abgerückt. In diesem Abschnitt ist die Bebauung auch nicht durchgehend, sondern wird durch Grünflächen unterbrochen. Auf der Südseite liegt die städtische Hauptfeuerwache am Abschnitt.

- **Abbildung 34:** Greflingerstraße - Bestand zwischen Weißenburger Straße und Adolf-Schmetzer Straße



- **Abbildung 35:** Greflingerstraße - Bestandsquerschnitt




Empfehlung

Die Fahrbahn wird auf einen überbreiten Fahrstreifen reduziert. Kurzfristig ist die beidseitige Abmarkierung von Parkstreifen auf der Fahrbahn denkbar.

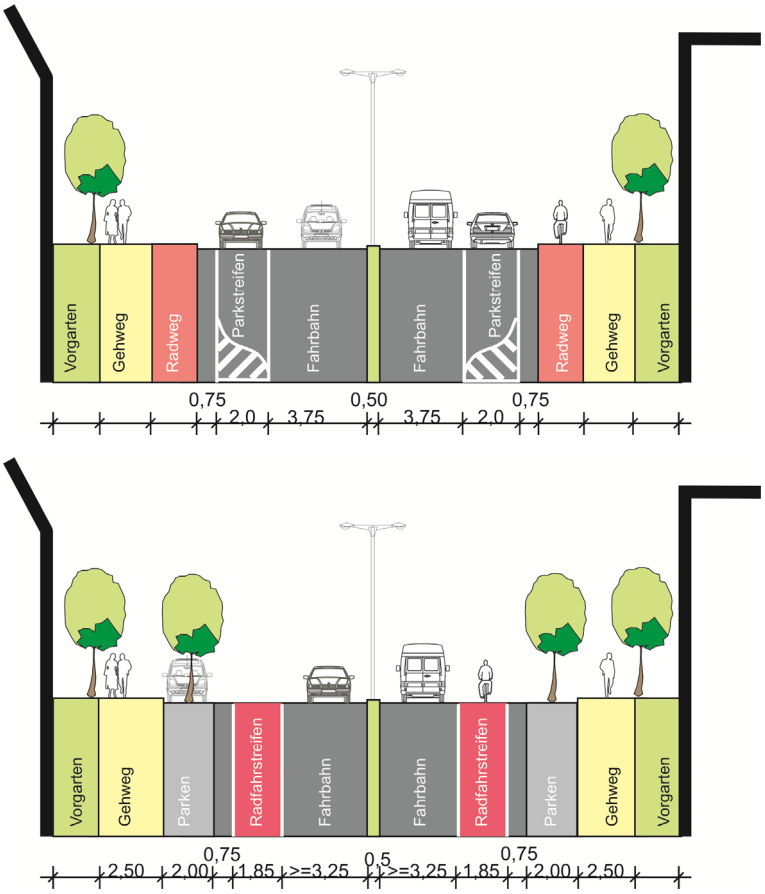
Eine mittel- bis langfristige Umgestaltung sollte die Überprüfung der Querschnittsgestaltung umfassen, die die Bedürfnisse der Feuerwache berücksich-

tigt. Geeignet wäre ein Querschnitt mit Fahrbahn inkl. Radfahrstreifen, Parkstreifen mit Begrünung und Gehweg.

Eine konsequentere Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts kann in Bereichen mit einseitiger Bebauung (nördl. der Feuerwehr) ähnlich asymmetrisch gestaltet werden, wie in der Hermann-Geib-Straße.

Zu berücksichtigen ist aber auch, dass die Greflinger Straße perspektivisch auch Bestandteil des späteren Ausbaunetzes der in Regensburg geplanten Stadtbahn werden kann. Eine umfassendere bauliche Umgestaltung allein aus Lärmschutzgesichtspunkten ist deshalb kurzfristig nicht zu empfehlen.

- **Abbildung 36:** Greflingerstraße - Testentwürfe: kurzfristig Parkstreifen (oben), mittel- bis langfristig mit neuer Querschnittsgestaltung (unten)



## Donaustaufer Straße, Reinhausener Brücke - Brennesstraße (02.09)

Für die Donaustaufer Straße ist derzeit ein Umbau des Straßenraums nicht aktuell, aber perspektivisch denkbar.

Planungsrelevante Fakten zum Straßenraum

Die Donaustaufer Straße ist eine 4- bzw. 6-streifige Ortsstraße, die eine Verkehrsbelastung von knapp 10.000 Kfz/24h aufweist. Der SV-Anteil liegt bei 10% am Tag und 3% in der Nacht. Die 4 bzw. 6 Fahrstreifen der Donaustaufer Straße sind durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt. Auf dem kurzen Abschnitt zwischen Reinhausener Brücke und Holzgartenstraße ist die Straße 6-streifig. Der Radverkehr wird neben der Fahrbahn auf einem Bordsteinradweg geführt. Zum Teil besteht Fahrbahnrandparken.

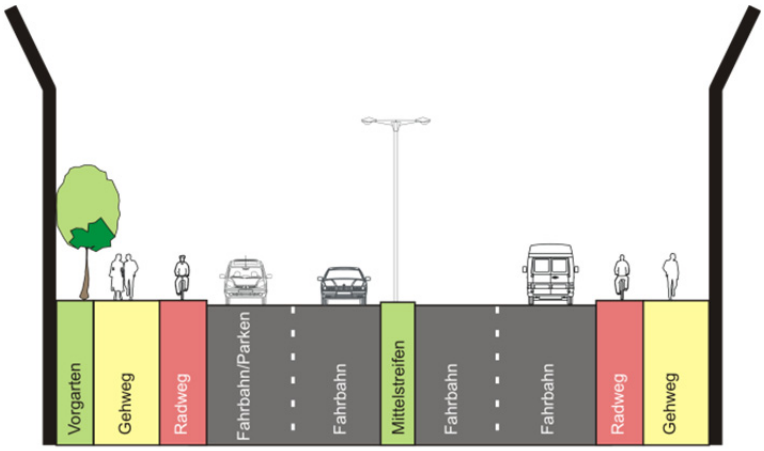
Im Kreuzungsbereichen zur Holzgartenstraße wird der Verkehrsraum durch zwei zusätzliche Abbiegerspuren aufgeweitet. Die beiden Abbiegerspuren beginnen östlich der Einmündung der St. Joseph-Straße. Die dann 6 Fahrstreifen umfassende Verkehrsraumbreite setzt sich in östlicher Richtung über die Reinhausener Brücke fort.

Der Verkehrsraum wird von Reinhausener Brücke bis Brennesstraße durch die beidseitige 2- bis 4-geschossige Bebauung begrenzt. Auf der Südseite grenzt die Bebauung direkt an den Verkehrsraum an, auf der Nordseite ist die Bebauung abgerückt.

- **Abbildung 37:** Donaustaufer Straße, Bestand zwischen Reinhausener Brücke und Donaustaufer Straße



**Abbildung 38:** Donaustaufer Straße - Bestandsquerschnitt

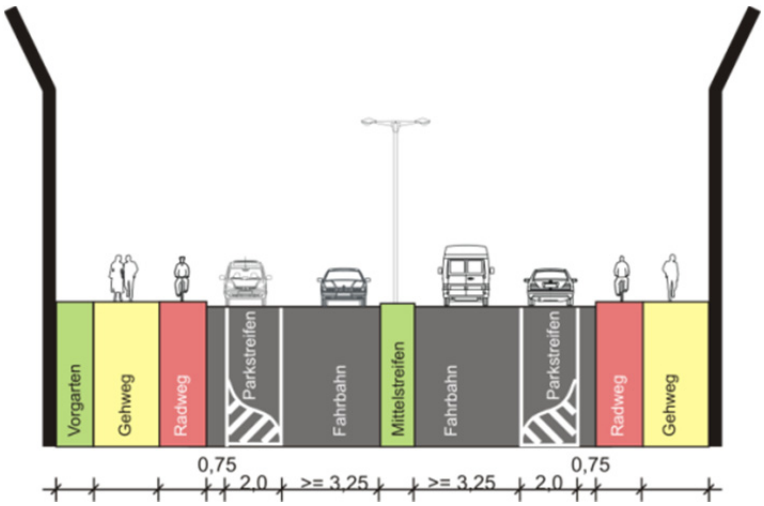


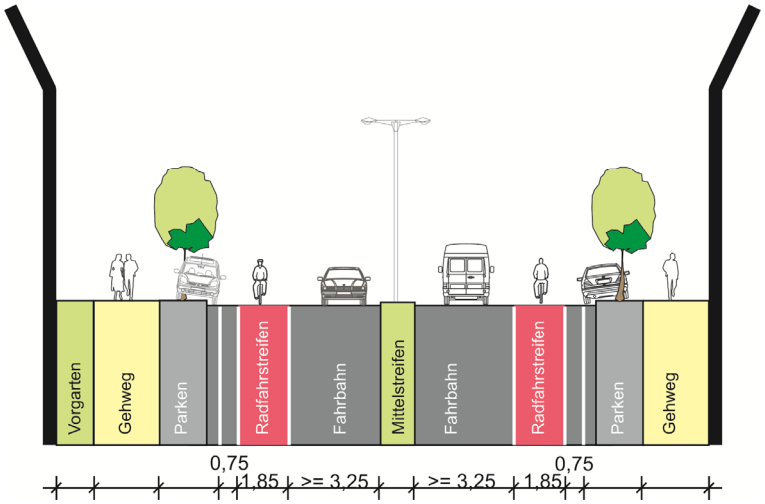

Empfehlung

Die Fahrbahn wird auf einen überbreiten Fahrstreifen reduziert. Kurzfristig ist die beidseitige Abmarkierung von Parkstreifen auf der Fahrbahn denkbar.

Bei einer mittel- bis langfristigen Umgestaltung können nur die Flächen zwischen den Bordsteinen anders organisiert werden. Die Bordsteine müssen wegen der Lage der Entwässerung beibehalten werden. Daher wäre folgender Querschnitt denkbar: Fahrbahn inkl. Radfahrstreifen, Bordsteinparken mit Baumstandorten und Gehweg.

**Abbildung 39:** Donaustaufer Straße - Testentwürfe: kurzfristig Parkstreifen (oben), mittel- bis langfristig mit neuer Querschnittsgestaltung (unten)






## 5.5 Konzept aktiver Schallschutz

Als aktive Schallschutzmaßnahmen kommen zum Beispiel Baulückenschließungen, Schallschutzwände oder -wälle in Betracht. Je nach städtebaulicher Struktur (Außerorts- oder Innerortsbereiche) sind die geeigneten Maßnahmen zu wählen.

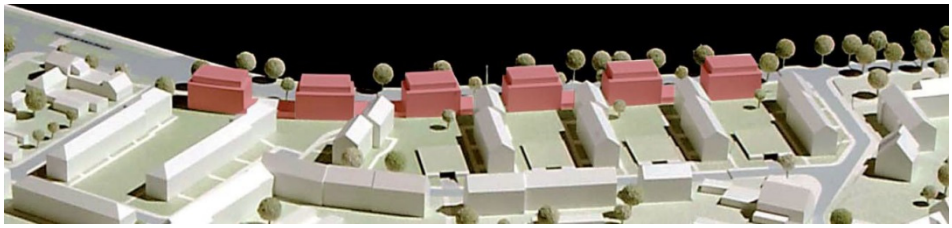
Schallschutzwände oder -wälle sind vor allem an Straßen sinnvoll, die keine direkte Erschließungsfunktion aufweisen und die dafür geeignete städtebauliche Strukturen besitzen. In innerstädtischen Gebieten können Schallschutzwände oder -wälle zu einer Zerschneidung von Sichtachsen und einer erheblichen Störung des städtebaulichen Ensembles führen. Gegebenenfalls schaffen sie für Fußgänger und Radfahrer zusätzliche Barrieren und verhindern die notwendige Erschließung. Daher kommen sie zumeist im Außerortsbereich zur Anwendung. In Regensburg liegen die Lärmbrennpunkte zwar innerhalb des Stadtgebietes, allerdings weisen die Straßen je nach Lage auch die Eigenschaften von Außerortsstraßen auf. Daher sind Lärmschutzwände- oder -wälle nicht grundsätzlich auszuschließen.

In häufig dicht bebauten Gründerzeitquartieren treten Lärmlücken durch Baulücken und untergenutzte Grundstücke auf. Hier können Baulückenschließungen, ggf. in Verbindung mit Nutzungsänderungen, zur Reduzierung der Lärmbelastungen beitragen.

In der vom BMVBS herausgegebenen Studie „Gute Beispiele der städtebaulichen Lärmminderung“[87] sind Lösungsmöglichkeiten für die Schließung offener Wohnbaustrukturen und Baulücken dargestellt (Abbildung 40, Abbildung 41).

- **Abbildung 40:** Beispiele für bauliche und städtebauliche Lärmschutzlösungen bei offenen Wohnstrukturen[88]

Beispiel Altenbochum, Immanuel-Kant-Straße: neue und abschirmende Straßenrandbebauung



Beispiel Wien, Theodor-Körner-Hof: transparente Lärmschutzwand





[87] BMVBS-Online-Publikation, Nr. 12/2011: Gute Beispiele der städtebaulichen Lärmminderung, Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

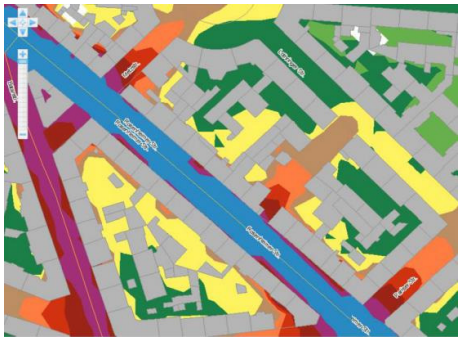
[88] Alle dargestellten Abbildungen sind der genannten Publikation entnommen.

Beispiel München, Zornedinger Straße: Lärmschutz durch Neubau, Umbau und Sanierung




● **Abbildung 41:** Beispiele für Baulückenschließung in München Haidhausen[89]

Baulückenschließung

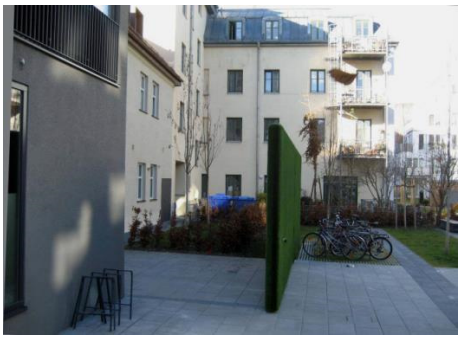


Gewerbeverlagerung



[89] Alle dargestellten Abbildungen sind der genannten Publikation entnommen

grüne Lärmschutzwand





Abschirmungsmaßnahmen können in Form von Schallschutzwänden und / oder Hofschließung (Abbildung 42) auch nachträglich installiert werden und mit anderen Funktionen wie Photovoltaikanlagen, Begrünung, Kunst oder als Präsentationsflächen für Werbung, die z. T. als Finanzierungsmöglichkeit der Maßnahme dienen können, gekoppelt werden.

- **Abbildung 42:** Beispiele für Hof- und Baulückenschließung

München, Richard-Strauss-Straße



Nürnberg, Hansastraße



Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landeshauptstadt München, 2010.
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), 2011.

Befinden sich die von Maßnahmen betroffenen Gebäude nicht im Besitz der Stadt, werden zur Realisierung der Maßnahmen Abstimmungen mit den Eigentümern notwendig. Derlei Maßnahmen liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Regensburg. Zudem gilt es die unter Umständen vorhandenen Belange des Denkmalschutzes zu beachten.

### 5.5.1 Lärmschutzwände oder -wälle in Regensburg

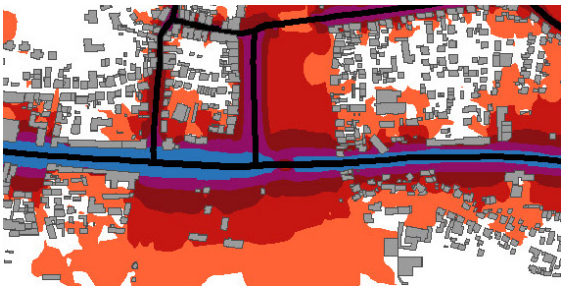
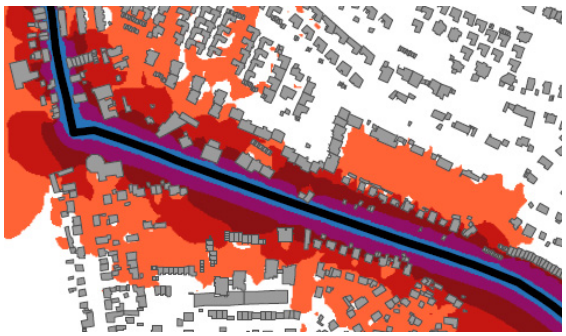
Schallschutzwände und -wälle können Schall in seiner Ausbreitung effektiv behindern. Die Auswahl möglicher Bereiche für Schallschutzwände oder Schallschutzwälle ist auf außerortstypische Bereiche beschränkt, die

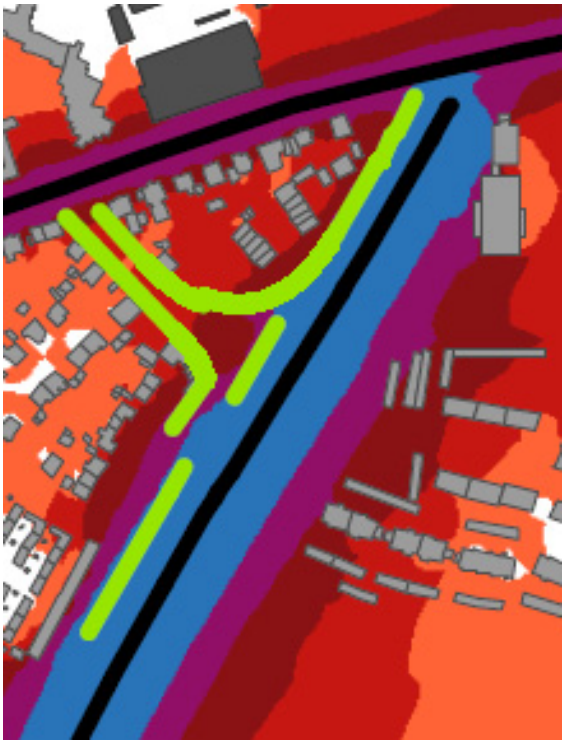
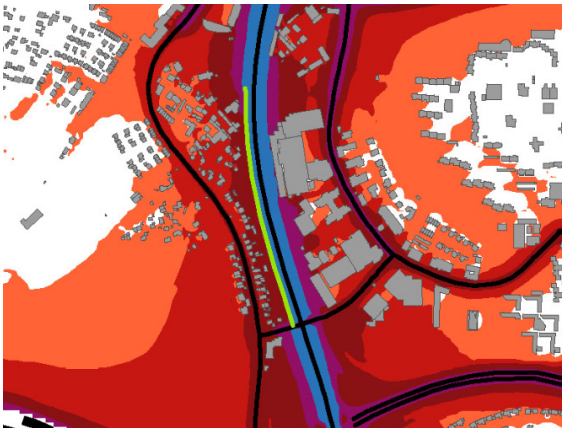
- im Bestand keinen Schallschutz durch Wände oder natürliche Barrieren besitzen,

- über keine direkte Erschließung der Grundstücke von der Straße verfügen und
- ausreichend Freiflächen im Straßenraum vorweisen.

Unter Berücksichtigung der genannten Kriterien kommen Lärmschutzwände in Regensburg an folgenden Lärmbrennpunkten in Betracht (Tabelle 24 und Karte 15):

- **Tabelle 24:** Lärmbrennpunkte, an denen Lärmschutzwände in Betracht kommen

| Nr. | Lärmbrennpunkt/ Abschnitt | |
|---|---|---|
| 02.01<br>02.08 | B 8 Frankenstraße<br>100 m westlich Steinweg bis Bayerwaldstraße / Frankenstraße, Reinhausener Damm, 50 m östlich Naabstraße |  <br>Der Neubau der Frankenstraße mit Frankenbrücke zwischen Drehergasse und Holzgartenstraße wird mit Schallschutzwänden auf der Frankenbrücke als bereits geplante Maßnahme berücksichtigt. |
| 02.13 | B 15 Nordgaustraße Fichtelgebirgstraße und Höhe Bömerwaldstraße (beidseitig) |  |

| Nr. | Lärmbrennpunkt/ Abschnitt | |
|---|---|---|
| 05.05 | A 93<br>Prüfeninger Straße bis Bahnbrücke<br>(Ostseite) |  |
| 05.05 | A 93<br>Brücke Dürerstraße bis Brücke Kirchmeierstraße<br>(Westseite) |  <br>Verbesserung westliche Lärmschutzwand als perspektivische Maßnahme |

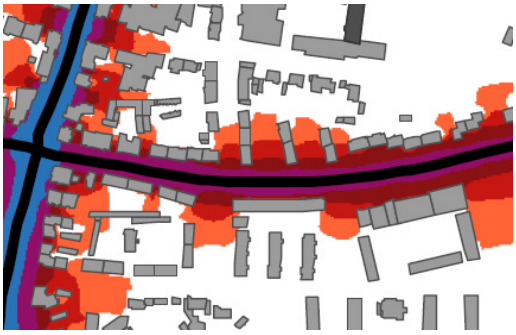
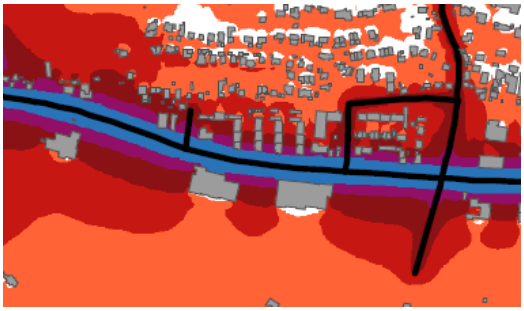
## 5.5.2 Baulückenschließungen in Regensburg

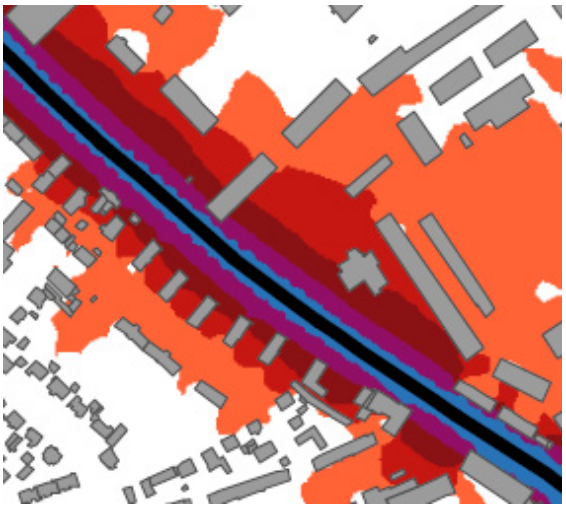
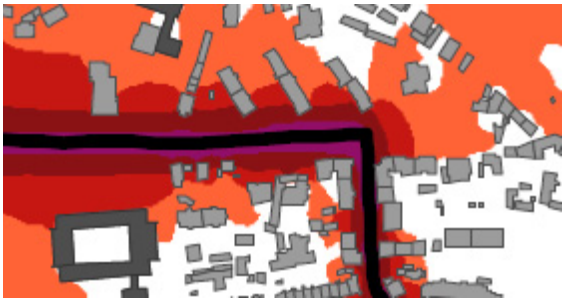
Die Bebauungsstrukturen an den Lärmbrennpunkten sind überwiegend geschlossen. In der Detailbetrachtung sind für einige Lärmbrennpunkte vereinzelt Bau- bzw. Lärmlücken festzustellen, für die die Prüfung der Schließung von Baulücken zur Lärmreduzierung der dahinter liegenden Bebauungen empfohlen werden.

Die Schallausbreitung wird maßgeblich durch die Anordnung der Gebäude zur Straßenachse bzw. durch den Abstand der Gebäude von der Straße beein-

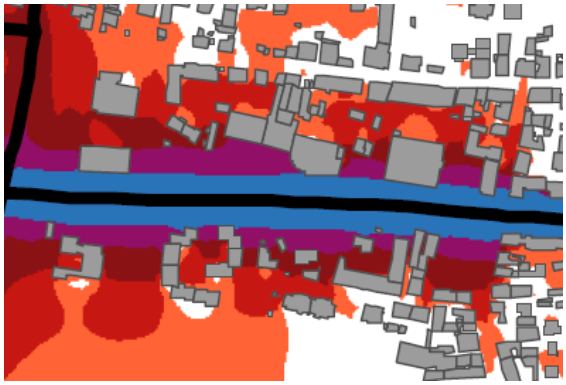
flusst. Effektiver Lärmschutz und zugleich auch häufig eine städtebauliche Aufwertung der akustisch besonders ungünstigen Baustruktur „Zeilenbauten senkrecht zur Straße“ kann durch eine ergänzende Bebauung, die die Zeilenbauten verbindet oder (transparente) Lärmschutzwände erreicht werden. Senkrecht zur Straßenachse angeordnete Gebäude, die die Ausbreitung der Lärmemissionen begünstigen, zeigt Tabelle 25. Selbiges gilt für Baulücken in vorhandenen geschlossenen Strukturen (Tabelle 26).

- **Tabelle 25:** Lärmbrennpunkte mit „Lärmlücken“ bei senkrechter Bebauung

| Nr. | Lärmbrennpunkt | Abschnitt |
|---|---|---|
| 01.11 | Greflingerstraße Höhe Diepenbrockstraße (Nordseite) |  |
| 02.01 | B8 Frankenstraße Schweinfurter Straße bis Würzburger Straße (Nordseite) |  |
| 02.12 | Nordgaustraße Isarstraße bis Sonnenstraße (Ostseite) |  |

| Nr. | Lärmbrennpunkt | Abschnitt |
|---|---|---|
| 04.03 | Augsburger Straße Nibelungenstraße bis Simmernstraße (Südseite) |  |
| 04.10 | B 15 Landshuter Straße Erbprinz-Franz-Joseph-Straße bis Elferstraße (Südseite) |  |
| 05.01 | Altdorferstraße Hans-Sachs-Straße bis Gumpelzhaimerstraße (Nordseite) |  |

- **Tabelle 26:** Lärmbrennpunkte mit „Lärmlücken“ in vorhandenen geschlossenen Strukturen

| Nr. | Lärmbrennpunkt | Abschnitt |
|---|---|---|
| 02.01 | Frankenstraße<br>Höhe Erlangerstraße bis Höhe Taubengasse<br>(Südseite) |  |

Bei der Prüfung von „Lärmlückenschließungen“ sind folgende damit verbundenen Wechselwirkungen zu berücksichtigen:

- Die Schließung von Baulücken hat auch Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastungssituation. Während bei vollständig geschützten Blockinnenbereichen $NO_2$-Grenzwertüberschreitungen auszuschließen sind, bedeutet die Schließung von Baulücken für die straßenseitige Luftschadstoffkonzentration in der Regel eine Zunahme. Hier muss im konkreten Einzelfall geprüft werden, wie Nutzen und Zusatzbelastung baulicher Ergänzungen zu bewerten sind. Auch Auswirkungen auf das Stadtklima sollen in die Prüfungen eingebunden werden.

- Bei Baulückenschließungen kann auch eine Schallpegelerhöhung durch Reflexion bzw. Mehrfachreflexion verursacht werden. Zur Vermeidung und Verringerung von Schallreflexionen in engen Straßenräumen durch Neubauten sollen daher hierfür geeignete städtebaulichen Lösungen sowie bauliche Maßnahmen (Gebäudestellungen, Gebäudeformen, Fassadenstrukturen sowie Fassadenmaterialien) entwickelt und umgesetzt werden.

Ansatzpunkte für eine mögliche Umsetzung städtebaulicher Lärmschutzmaßnahmen sind städtebauliche Neuordnungen der betreffenden Bereiche z.B. im Zuge einer Stadtentwicklung, Stadtsanierung oder Nachverdichtung. In diesem Rahmen sind auch u.a. die Eigentumsverhältnisse und planungsrechtliche Voraussetzungen als wichtige Rahmenbedingungen zu klären.

Alle aufgeführten Maßnahmen zum aktiven Schallschutz erfordern daher einen langen Planungs- und Umsetzungszeitraum. Sie finden sich in der Regel nicht innerhalb des 5-Jahres-Maßnahmenpaketes wieder.

- **Karte 15:** Prüfabschnitte für aktiven Schallschutz

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

# 6 Integriertes Gesamtkonzept des Lärmaktionsplans

Das integrierte Gesamtkonzept wird auf der Basis der abgestimmten Maßnahmenkonzepte erarbeitet.

Der Fokus liegt auf dem 5-Jahres-Maßnahmenpaket mit konkreten Maßnahmenempfehlungen für die nächsten 5 Jahre.

Die weitergehenden Maßnahmenempfehlungen mit einem mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont sollen ebenfalls in den kommenden Jahren in den entsprechenden Fachämtern planerisch vertieft werden.

In der Anlage 2 sind alle Maßnahmen und Prüfempfehlungen des Lärmaktionsplans mit Kennzeichnung des Umsetzungshorizontes aufgelistet.

- **Anlage 2:** Maßnahmen des Lärmaktionsplans

Für die Maßnahmen eines vorläufigen 5-Jahres-Maßnahmenpakets wurde eine akustische Wirkungsanalyse durchgeführt. Darauf aufbauend erfolgte eine Bewertung der Maßnahmen anhand eines differenzierten Kriterienkatalogs. Die Ergebnisse münden in das 5-Jahres-Maßnahmenpaket.

Für die Wohngebäude in Lärmbrennpunkten ohne bereits umgesetzte/ geplante Maßnahme, die nicht Bestandteil des 5-Jahres-Maßnahmenpakets sind, wird die Aufstellung eines Förderprogramms passiver Schallschutz empfohlen (siehe Kap. 6.5).

## 6.1 5-Jahres-Maßnahmenpaket

Das 5-Jahres-Maßnahmenpaket enthält konkrete Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung, deren Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre erfolgen soll.

Auf Grundlage folgender Kriterien wurden die Maßnahmen des 5-Jahres-Maßnahmenpakets ausgewählt:

- Lärmminderungs-/ Entlastungspotentiale
- mögliche Synergien mit ohnehin anstehenden Arbeiten (z.B. Fahrbahnerneuerungen, städtebauliche Sanierungen usw.)
- Umsetzbarkeit unter technischen und rechtlichen Gesichtspunkten
- erforderlicher Planungsvorlauf

Nach Abstimmung mit den zuständigen Ämtern der Stadt Regensburg umfasst das 5-Jahres-Paket des Lärmaktionsplans folgende Maßnahmen:

- Fahrbahnsanierungen mit Einsatz von lärmminderndem Fahrbahnbelag (LMA) in 3 Maßnahmenbereichen, ohne Einsatz von lärmminderndem Fahrbahnbelag in 5 Maßnahmenbereichen (bereits geplant)
- Straßenräumliche Maßnahmen in 2 Maßnahmenbereichen, diese sind entweder bereits geplant oder werden im Zusammenhang mit einer bereits geplanten Fahrbahnsanierung empfohlen
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags in 2 Maßnahmenbereichen sowie beschränkt auf den Nachtzeitraum in 13 Maßnahmenbereichen
- Aktive Schallschutzmaßnahmen in 4 Maßnahmenbereichen (bereits geplant)

Die einzelnen Maßnahmen und Prüfempfehlungen sind in der nachfolgenden Tabelle nach Maßnahmenbereich dargestellt.

**Tabelle 27:** 5-Jahres-Maßnahmenpaket

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Priorität | Maßnahmen/ Prüfempfehlungen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Fahrbahnsanierung mit LMA | Fahrbahnsanierung ohne LMA | Straßenräumliche Maßnahme | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Aktiver Schallschutz |
| 01.01.01 | Jakobstraße, Wittelsbacherstraße - Neuhausstraße | 1 | | | | X | | |
| 01.01.02 | Neuhausstraße/ Weißgerbergraben, Jakobstraße - Am Weinmarkt | 1 | | | | X | | |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße, Ostengasse - Ostenallee | 1 | | | | | X | |
| 01.05.01 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Sternbergstraße | 1 | | | | | X | |
| 01.05.02 | Luitpoldstraße, Sternbergstraße - Maierhoferstraße | 1 | | | | | X | |
| 01.06 | Landshuter Straße, Greflinger Straße - D.-Martin-Luther-Straße | 3 | | | | | X | |
| 01.10.01 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Donaulände - Adolf-Schmetzer-Str. | 1 | | | | | X | |
| 01.10.02 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Adolf-Schmetzer-Straße - Greflingerstraße | 1 | | | | | X | |
| 01.10.03 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Greflingerstraße - Landshuter Straße (Bahnbrücke) | 1 | | | | | X | |
| 02.01.02 | Frankenstraße, 100 m westl. Steinweg - Bayerwaldstraße | 1 | | | | | | X* |
| 02.06 | Frankenstraße, A 93 - 50 m westl. Nürnberger Straße | 3 | X | | | | | |
| 02.08 | Frankenstraße, Reinhausener Damm - 50m östl. Naabstraße | 3 | | | | | | X* |
| 02.11.01 | Donaustaufer Straße, An der Schergenbreite - Bahnbrücke | 3 | | X | | | | |

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Prio-rität | Maßnahmen/ Prüfempfehlungen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Fahrbahnsanierung mit LMA | Fahrbahnsanierung ohne LMA | Straßenräumliche Maßnahme | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Aktiver Schallschutz |
| 02.12 | Nordgaustraße, Isarstraße - 50 m nördl. Illerstraße | 2 | | | | | | X |
| 02.13 | Nordgaustraße, 50 m nördl. Illerstraße - Amberger Straße | 2 | | | | | | X |
| 04.02 | Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße | 3 | | X① | X① | | X | |
| 04.03.01 | Augsburger Straße/ Kumpfmühler Straße, Nibelungenstraße - Karthauser Straße | 2 | | X② | | | | |
| 04.07 | Furtmayrstraße, Galgenbergstraße - Hermann-Geib-Straße | 1 | | | | | X | |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße | 2 | X① | | X① | | | |
| 04.09.01 | Hermann-Geib-Straße, Landshuter Straße - Furtmayrstraße | 1 | | X | | | X | |
| 04.09.02 | Furtmayrstraße, Hermann-Geib-Straße - Landshuter Straße | 1 | | | | | X | |
| 04.09.03 | Landshuter Straße, Bahnbrücke - Furtmayrstraße | 1 | | | | | X | |
| 04.10 | Landshuter Straße, Bajuwarenstraße - Safferlingstraße | 1 | | X | | | X* | |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeierstr. - Ostendorferstraße | 3 | X | | | | | |

Erläuterungen zur Tabelle:

* Maßnahme betrifft nur einen Teilabschnitt des Maßnahmenbereichs

① Fahrbahnsanierung und straßenräumliche Maßnahme zusammenhängend

② Maßnahme zwischen 2017 und 2019 umgesetzt

- **Karte 16:** Integriertes Gesamtkonzept - 5-Jahres-Maßnahmenpaket

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

## 6.2 Wirkungsanalysen

### Berechnungsansätze

In die Wirkungsberechnung fließen die Maßnahmen mit direkter lärmmindernder Wirkung ein, die

- bereits seit der Aktualisierung der Kartierung 2015 umgesetzt wurden bzw. sich derzeit in Umsetzung befinden,
- von der Stadt Regensburg ohnehin in den nächsten 5 Jahren geplant sind und in das 5-Jahres-Maßnahmenpaket aufgenommen wurden oder
- als Empfehlung für das 5-Jahres-Maßnahmenpaket entwickelt wurden

Dazu zählen die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h, Änderungen in den Verkehrsbelastungen, straßenräumliche Maßnahmen mit deutlicher Änderung der Straßenraumaufteilung, Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt und aktive Lärmschutzmaßnahmen:

- in Maßnahmenbereichen, in denen eine Tempo 30 - Anordnung vorgesehen ist, werden die veränderten Lärmemissionen durch die Änderung der Geschwindigkeit im Modell berechnet
- die Verkehrsbelastungsdaten (DTV und SV-Anteile) wurden zur Abbildung der veränderten Verkehrsführung Adolph-Kolping-Straße/ Kalmünzergasse angepasst
- bei Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt wird entsprechend dem Vorgehen der Lärmkartierung ein Abschlag von 3 dB(A) angesetzt
- zur Berücksichtigung der veränderten Straßenraumgeometrie z.B. durch einseitige Radfahrstreifen oder die Änderung des Straßenquerschnitts werden die Emissionsbänder in ihrer Lage entsprechend angepasst und die Situation im Modell neu berechnet

Im Rahmen des Ausbaus/ Umbaus der Frankenstraße sind an der Frankenbrücke (LB 02.01.02, 02.08) aktive Schallschutzmaßnahmen geplant. Im städtebaulichen Wettbewerb sind Lärmschutzwände für das Brückenbauwerk vorgesehen: Die Planungen zum Lärmschutz sind derzeit noch nicht konkret genug definiert und können nicht in der Wirkungsberechnung berücksichtigt werden.

Auch die im Rahmen des Ausbaus des nördlichen Abschnitts der Nordgaustraße geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, Einhausung) sind nicht in die Wirkungsberechnung eingeflossen, da diese hierfür aufwändig modelliert werden müssten. Die Wirkungen dieser Maßnahmen liegen aus den

Schallschutzgutachten zur Ausbauplanung bereits vor und werden anhand dessen Ergebnisses dargestellt.

Fahrbahnsanierungen ohne lärmmindernden Asphalt gehen nicht in die Wirkungsberechnung ein, da durch diese rechnerisch keine Lärmminderung nachweisbar ist.

## Ergebnis der gesamtstädtischen Berechnung

Die Wirkungsberechnung erfolgte auf gesamtstädtischer Ebene mit Hilfe des Lärmmodells, wobei sowohl die sich zwischen Ist- und Planfall (seit 2015 umgesetzte Maßnahmen und 5-Jahres-Maßnahmenpaket) ergebende Pegeldifferenz als auch die Änderungen in der Betroffenenstatistiken ermittelt wurden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die gesamtstädtischen Veränderungen der Lärmbetroffenheit der Regensburger entsprechend Wirkungsanalyse dargestellt. Die Auswertung nimmt Bezug zur Betroffenenstatistik nach VBEB für das Gesamtstraßennetz in Regensburg (siehe Kapitel 3.1.2). Gegenübergestellt ist die Zahl der von Straßenverkehrslärm Betroffenen zum Analysezeitpunkt 2015 und nach Umsetzung des 5-Jahres-Maßnahmenpakets.

**Tabelle 28:** Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Regensburg belasteten Menschen - Analyse 2015 und nach Umsetzung des 5-Jahres-Maßnahmenpakets

**Geschätzte Gesamtzahl der Menschen,**
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

| $L_{DEN}$/dB(A): | >55.. ≤60 | >60.. ≤65 | >65.. ≤70 | >70.. ≤75 | >75 |
|---|---|---|---|---|---|
| Anzahl **2015** | 15.300 | 8.200 | 4.600 | 1.800 | - |
| Anzahl nach **Maßnahmenumsetzung** | 15.200 | 8.200 | 4.600 | 1.500 | - |
| **Differenz** | **-100** | **0** | **0** | **-300** | **-** |

| $L_{Night}$/dB(A): | >50.. ≤55 | >55.. ≤60 | >60.. ≤65 | >65.. ≤70 |
|---|---|---|---|---|
| Anzahl **2015** | 10.300 | 4.300 | 1.300 | 300 |
| Anzahl nach **Maßnahmenumsetzung** | 10.400 | 4.300 | 1.000 | 200 |
| **Differenz** | **+100** | **0** | **-300** | **-100** |

6.100 Menschen sind entsprechend den Berechnungen nach VBEB nach Umsetzung der Maßnahmen des 5-Jahres-Pakets des Lärmaktionsplans von Pegeln $L_{DEN}$ über 65 dB(A) betroffen. In der Analyse waren es 6.400 Menschen.

Im Nachtzeitraum sind nach VBEB 5.500 Menschen nach Maßnahmenumsetzung von Pegeln $L_{Night}$ über 55 dB(A) betroffen. In der Analyse waren es 5.900 Menschen.

Mit Umsetzung des 5-Jahres-Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans können 300 Menschen von Pegeln über 65 dB(A) und 400 Menschen von Pegeln über 55 dB(A) in einer Größenordnung entlastet werden, dass die nächstgünstigere Pegelstufe erreicht wird.

Die Schallimmissionspläne für den Planfall sind im Anhang zu den schalltechnischen Berechnungen (Anlage 1c und 1d) dokumentiert.

Bei der Interpretation der Ergebnisse sind folgende Aspekte zu beachten:

- nur für 25 der 64 Maßnahmenbereiche sind mit dem 5-Jahres-Maßnahmenpaket und ergänzend bereits umgesetzter Planungen Maßnahmen mit Lärmminderung dargestellt
- nicht alle dieser 25 Maßnahmen konnten in den Lärmberechnungen berücksichtigt werden: die aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus/ Umbaus der Frankenstraße sowie des Ausbaus des nördlichen Abschnitts der Nordgaustraße sind nicht in die Wirkungsberechnung eingeflossen, da entweder die Grundlagen fehlten oder die Wirkungen bereits aus Schallschutzgutachten vorliegen
- viele Maßnahmen weisen Lärmminderungspotentiale zwischen 1 dB(A) und 3 dB(A) auf; bei der Auswertung in 5 dB(A)-Schritten werden viele Lärmminderungseffekte nicht abgebildet.

In den folgenden Absätzen werden die Wirkungen der Maßnahmen und die entlasteten Einwohner in den einzelnen Maßnahmenbereichen dargestellt.

## Ergebnis nach Maßnahmenbereichen

Karte 17 und Karte 18 zeigen die mit Umsetzung der Maßnahmen des 5-Jahres-Pakets des Lärmaktionsplans zu erwartenden maximal möglichen Pegeländerungen für den Straßenverkehrslärm in den Maßnahmenbereichen für den Tagesdurchschnitt ($L_{DEN}$) und den Nachtzeitraum ($L_{Night}$).

- **Karte 17:** Wirkungsanalyse - Minderungswirkung in den Lärmbrennpunkten ganztags
- **Karte 18:** Wirkungsanalyse - Minderungswirkung in den Lärmbrennpunkten nachts

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

Hohe Minderungswirkungen sind mit der Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnbelag und der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h verbunden.

Mit der Kombination aus lärmminderndem Fahrbahnbelag und deutlicher Änderung des Straßenquerschnitts kann die höchste Minderungswirkung mit 3,7 - 3,8 dB(A) in der Hermann-Geib-Straße zwischen Alfons-Auer-Straße und Furtmayrstraße erreicht werden.

Tempo 30 bewirkt eine Reduzierung der Lärmbelastung zwischen 2,1 und 2,5 dB(A) im Anordnungszeitraum. Bei Tempo 30 nachts geht auch der Ganztagespegel zwischen 0,4 und 0,8 dB(A) zurück.

In der Adolph-Kolping-Straße heben die erhöhten Kfz-Verkehrsbelastungen (durch die Zusammenfassung beider Fahrtrichtungen) in der Nacht die Lärmminderung durch Tempo 30 nachts auf. Demgegenüber wird in der Kalmünzergasse durch die Verkehrsentlastung eine umfassende Lärmminderung erreicht.

Lärmmindernder Asphalt reduziert die Lärmbelastung um 3 dB(A). In der Frankenstraße ist die Wirkung geringer, da der Asphalt nur einseitig eingebaut wird.

Die Anlage von Radverkehrsanlagen hat nur eine geringe akustische Wirkung. Bei nur einseitig angelegten Radwegen kann die Verschiebung des Emissionsbandes des Kfz-Verkehrs sogar zu einer akustisch negativen Bilanz führen, wenn die Bebauungsseite an die die Fahrbahn bzw. das Emissionsband herangerückt wird eine höhere Wohndichte aufweist als die entlastete Bebauungsseite.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Maßnahmenbereiche mit Maßnahmen des 5-Jahres-Pakets (sowie ergänzend bereits umgesetzter Maßnahmen) aufgelistet, die in die Wirkungsberechnung eingegangen sind. Dargestellt sind die durchschnittliche Pegelminderung durch die Maßnahme für die Betroffenen, die Veränderung der Anzahl der Betroffenen über 67 dB(A) $L_{DEN}$ und 57 dB(A) $L_{Night}$ und die Veränderung der LärmKennZiffer[90] als Maß der Lärmbetroffenheit im Abschnitt.

Die Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz und zu Fahrbahnsanierungen ohne lärmmindernden Asphalt sind nicht berücksichtigt.

[90] zur Definition der LärmKennZiffer siehe Kapitel 3.3.2

**Tabelle 29:** Entlastungswirkungen des 5-Jahres-Maßnahmenpakets

| Nr. | Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | Ø Pegelminderung je Betroffenen ganztags/ nachts | Betroffene über 67/57 dB(A) | | LKZ ganztags/ nachts | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nach Maßnahme | Differenz | nach Maßnahme | Differenz |
| **Tempo 30 ganztags** | | | | | | |
| 01.01 ④ | Jakobstraße/ Neuhausstraße/ Weißgerbergraben | 2,4 / 2,4 | 114 / 94 | -38 / -28 | 97 / 39 | -35 / -25 |
| **Tempo 30 nachts** | | | | | | |
| 01.03 ① | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Str., Ostengasse - Ostenallee | 5,6 / 0,9 | 35 / 28 | -29 / +3 | 17 / 9 | -1 / -2 |
| 01.05 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Maierhoferstraße | 0,5 / 2,3 | 115 / 46 | -13 / -63 | 76 / 5 | -12 / -44 |
| 01.06 | Landshuter Straße, Greflinger Str. - D.-Martin-Luther-Straße | 0,5 / 2,1 | 48 / 4 | -3 / -27 | 18 / 2 | -5 / -4 |
| 01.10 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Donaulände - Landshuter Straße (Bahnbrücke | 0,8 / 2,1 | 160 / 160 | -15 / -35 | 102 / 90 | -16 / -47 |
| 04.02 ② | Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße | 0,4 / 1,5 | 29 / 5 | -4 / -20 | 7 / 0 | -2 / -4 |
| 04.07 | Furtmayrstraße, Galgenbergstraße - Hermann-Geib-Straße | 0,8 / 2,3 | 146 / 131 | -7 / -40 | 58 / 41 | -19 / -55 |
| 04.09 | Hermann-Geib-Straße/ Furtmayrstraße/ Landshuter Straße | 0,8 / 2,5 | 356 / 298 | -15 / -85 | 134 / 87 | -32 / -94 |
| 04.10 | Landshuter Straße, Bahnbrücke - Furtmayrstraße | 0,8 / 2,3 | 90 / 87 | -8 / -15 | 65 / 68 | -7 / -20 |
| **Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (LMA)** | | | | | | |
| 02.06 | Frankenstraße, A 93 - 50 m westl. Nürnberger Straße | 0,6 / 0,6 | 19 / 24 | -2 / -12 | 9 / 12 | -1 / -3 |
| 04.06 ③ | Galgenbergstraße, Haydnstraße - Friedenstraße | 2,9 / 3,0 | 1 / 0 | -53 / -29 | 9 / 4 | -17 / -5 |

| Nr. | Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | Ø Pegelminderung je Betroffenen ganztags/ nachts | Betroffene über 67/57 dB(A) | | LKZ ganztags/ nachts | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nach Maßnahme | Differenz | nach Maßnahme | Differenz |
| **Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (LMA) und straßenräumliche Maßnahme** | | | | | | |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße | 3,7 / 3,8 | 9 / 2 | -94 / -68 | 3 / 0 | -61 / -21 |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeierstraße - Ostendorferstraße | 2,4 / 2,3 | 0 / 0 | -21 / -6 | 0 / 0 | -12 / -1 |
| **Straßenräumliche Maßnahme** (z.T. in Verbindung mit Fahrbahnsanierung ohne LMA) | | | | | | |
| 04.05 ③ | Universitätsstraße, Heydenreichstraße - Bischof-von-Henle-Straße | 0,2 / 0,4 | 65 / 49 | -3 / +14 | 41 / 19 | -4 / -3 |

① eingeflossen sind auch geänderte Verkehrsbelastungen (Reduzierung in der Kalmünzergasse, Erhöhung in der Adolph-Kolping-Straße) aufgrund der geänderten Verkehrsführung in diesem Bereich

② eingeflossen sind auch die geplante Fahrbahnsanierung (ohne lärmminderndem Asphalt) sowie die geplante Radverkehrsanlage

③ bereits umgesetzte Maßnahme

④ nur genannter Teilabschnitt des Lärmschwerpunkts

In der Anlage 3 werden weitere Informationen zu den Ergebnissen der Wirkungsberechnung dargestellt. Hier werden verschiedene Lärm- und Betroffenheitsfaktoren zum Analysezeitpunkt 2015 und dem Planfall Lärmaktionsplan (nach Umsetzung des 5-Jahres-Maßnahmenpakets) aufgeführt:

- maximaler Gebäudepegel im Maßnahmenbereich,
- Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über $L_{DEN}$ = 67 dB(A)/ $L_{Night}$ = 57 dB(A) und $L_{DEN}$ = 70 dB(A)/ $L_{Night}$ = 60 dB(A) sowie
- Betroffene Einwohner mit Pegeln mit Pegeln über $L_{DEN}$ = 67 dB(A)/ $L_{Night}$ = 57 dB(A) und $L_{DEN}$ = 70 dB(A)/ $L_{Night}$ = 60 dB(A) (normiert auf 100 m).

- **Anlage 3:** Wirkungen des 5-Jahres-Maßnahmenpakets

Bei Umsetzung aller Maßnahmen des 5-Jahres-Pakets können insgesamt ca. 324 (ganztags) bzw. 399 (ausschließlich nachts) Lärmbetroffene (über 67/ 57 dB(A)) in einem Maße entlastet werden, dass sie im Planfall (nach Maßnah-

menumsetzung) keinen Lärmbelastungen über 67 dB(A) bzw. 57 dB(A) mehr ausgesetzt sind.

Ergänzend entsprechende Entlastungen treten an der Nordgaustraße (99 bzw. 117 Lärmbetroffene) und an der Frankenbrücke (ca. 5 bzw. 7 Lärmbetroffene) auf, die nicht Bestandteil der Wirkungsberechnungen sind.

Für weitere ca. 1.700 Lärmbetroffene in den Maßnahmenbereichen können die Lärmbelastungen durch lärmmindernde Maßnahmen reduziert werden, aufgrund hoher Analyse-Belastungen sind diese aber weiterhin Lärmpegeln über 67 dB(A) bzw. 57 dB(A) ausgesetzt.

Die Lärmkennziffer LKZ als Betroffenheitsmaß sinkt in den Lärmbrennpunkten mit lärmmindernden Maßnahmen in der Summe ganztags von 1.840 auf 710 bzw. nachts von 1.520 auf 410.

## 6.3 Maßnahmenbewertung

Die Maßnahmenbewertung des 5-Jahres-Maßnahmenpakets erfolgt anhand eines differenzierten Kriterienkatalogs mit qualitativen und quantitativen Kriterien.

### 6.3.1 Quantitative Kriterien

#### Nutzen

Der Nutzen der Maßnahmen des 5-Jahres-Pakets wird durch

- die durchschnittliche Pegelminderung je Betroffenen im Maßnahmenbereich ganztags/ nachts
- die Anzahl der entlasteten Einwohner (Einwohner, die nach Maßnahmenumsetzung keiner Lärmbelastung > 67 dB(A) ganztags bzw. > 57 dB(A) nachts ausgesetzt sind) und
- dem Rückgang der LärmKennZiffer (LKZ) beschrieben.

Die Ergebnisse im Einzelnen sind im vorangegangenen Kapitel dargestellt.

#### Kosten

Die nachfolgende Kostenschätzung berücksichtigt die Maßnahmen des 5-Jahres-Pakets des Lärmaktionsplans, für die die Stadt Regensburg der Baulast- und Kostenträger ist. Bereits umgesetzte Maßnahmen (seit 2012/ 2015) oder

unabhängig vom Lärmaktionsplan geplante Maßnahmen gehen nicht in die Kostenschätzung ein.

Die im Folgenden zur Anwendung kommenden Preise basieren auf Erfahrungen der Stadt Regensburg:

- Die Kosten für die Anordnung von Tempo 30 belaufen sich bei reiner Beschilderung (inkl. Hinweis auf Lärmschutz und Montage) pro Schild etwa auf 300 € für eine Ganztagsanordnung und auf 350 € für eine Anordnung im Nachtzeitraum[91].
- Für die Anpassung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen bei Tempo 30 fallen weitere Kosten von ca. 5.000 € je Lichtsignalanlage an.
- Die Kosten für straßenräumliche Umgestaltungsmaßnahmen belaufen sich auf ca. 150€/m² Verkehrsfläche.
- Für Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt werden Kosten von etwa 50 €/m² Fahrbahnfläche angesetzt.

**Tabelle 30:** Kostenschätzung zum 5-Jahres-Maßnahmenpaket

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Preis | Kosten (ca.) |
|---|---|---|---|
| **Tempo 30 ganztags** | | | |
| 01.01.01 | Jakobstraße, Wittelsbacherstraße - Neuhausstraße | 3 Schilder je 300 €<br>1 LSA je 5.000 € | 5.900 € |
| 01.01.02 | Neuhausstraße/ Weißgerbergraben, Jakobstraße - Am Weinmarkt | 3 Schilder je 300 €<br>1 LSA je 5.000 € | 5.900 € |
| **Tempo 30 nachts** | | | |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Str., Ostengasse - Ostenallee | 8 Schilder je 350 €<br>3 LSA je 5.000 € | 17.800 € |
| 01.05.01 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Sternbergstraße | 2 Schilder je 350 €<br>2 LSA je 5.000 € | 10.700 € |
| 01.05.02 | Luitpoldstraße, Sternbergstraße - Maierhoferstraße | 1 Schild je 350 €<br>2 LSA je 5.000 € | 10.350 € |
| 01.06 | Landshuter Straße, Greflinger Str. - D.-Martin-Luther-Straße | 2 Schilder je 350 €<br>3 LSA je 5.000 € | 15.700 € |
| 01.10.01 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Donaulände - Adolf-Schmetzer-Str. | 4 Schilder je 350 €<br>1 LSA je 5.000 € | 6.400 € |

[91] Der Aufwand für die Überwachung der Regelung ist nicht berücksichtigt.

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Preis | Kosten (ca.) |
|---|---|---|---|
| 01.10.02 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Adolf-Schmetzer-Str. - Greflingerstr. | 6 Schilder je 350 €<br>3 LSA je 5.000 € | 17.100 € |
| 01.10.03 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Greflingerstraße - Landshuter Straße (Bahnbrücke) | 2 Schilder je 350 €<br>2 LSA je 5.000 € | 10.700 € |
| 04.02 | Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße | 3 Schilder je 350 €<br>1 LSA je 5.000 € | 6.050 € |
| 04.07 | Furtmayrstraße, Galgenbergstraße - Hermann-Geib-Straße | 10 Schilder je 350 €<br>3 LSA je 5.000 € | 18.500 € |
| 04.09.01 | Hermann-Geib-Straße, Landshuter Straße - Furtmayrstraße | 2 Schilder je 350 €<br>2 LSA je 5.000 € | 10.700 € |
| 04.09.02 | Furtmayrstraße, Hermann-Geib-Straße - Landshuter Straße | 3 Schilder je 350 €<br>2 LSA je 5.000 € | 11.050 € |
| 04.09.03 | Landshuter Straße, Bahnbrücke - Furtmayrstraße | 4 Schilder je 350 €<br>2 LSA je 5.000 € | 11.400 € |
| 04.10 | Landshuter Straße, Bajuwarenstraße - Safferlingstraße | 12 Schilder je 350 €<br>7 LSA je 5.000 € | 39.200 € |
| **Straßenräumliche Maßnahmen** | | | |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße | 150 €/m² | 1.100.000 € |
| **SUMME** | | | **1.297.450 €** |

Bei Umsetzung des 5-Jahres-Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans der Stufe 2 belaufen sich die Gesamtkosten auf ca.1,3 Mio. Euro. Davon sind 1,1 Mio. Euro dem Umbau der Hermann-Geib-Straße zuzurechnen.

## Kosten-Nutzen-Faktor

Die Kosten-Nutzen-Analyse zeigt auf, mit welchen finanziellen Mitteln welche Entlastungseffekte erreicht werden können. Grundlage sind die Maßnahmen des 5-Jahres-Pakets. Nicht berücksichtigt werden die bereits von der Stadt seit 2015 umgesetzten und ohnehin geplanten Maßnahmen, die in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

Basisdaten der Berechnung sind

- die Kosten der Maßnahmenempfehlungen (siehe vorangegangenen Punkt),
- die Betroffenen nach VBEB (> 67/ 57 dB(A)) entsprechend Analyse 2015 und
- die durchschnittliche Entlastung im Maßnahmenbereich (siehe Tabelle 29)

Ermittelt werden hieraus die durchschnittlichen Kosten zur Entlastung eines Betroffenen um 1 dB(A).

**Tabelle 31:** Kosten und Entlastungseffekte des 5-Jahres-Maßnahmenpakets

| Maßnahme | Zahl der Entlasteten > 67/57 dB(A) | Entlastung in dB(A)* | Kosten der Maßnahmen in € | Kosten pro Betroffenem und dB(A) |
|---|---|---|---|---|
| Tempo 30 ganztags | 139 | 3 dB(A) | 11.800 € | 28 € |
| Tempo 30 nachts | 520 | 3 dB(A) | 185.650 € | 119 € |
| Straßenräumliche Maßnahmen (Straßenumbau) | 233[92] | 1 dB(A) | 1.100.000 € | 4.721 € |
| **Durchschnittliche Kosten zur Entlastung eines Betroffenen um 1 dB(A)** | | | | **587 €** |

* auf alle Einwohner bezogener Durchschnittswert, gerundet

Den Gesamtkosten bei Umsetzung aller kurzfristigen Maßnahmen von knapp 1,3 Mio. € steht die Entlastung von 892 Betroffenen um durchschnittlich 2,5 dB(A) gegenüber. Die rechnerisch durchschnittlichen Kosten pro entlasteten Betroffenen und 1 dB(A) liegen damit bei 587 €[93].

Die verschiedenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans weisen unterschiedliche Kosten-Nutzen-Faktoren auf. Bei Geschwindigkeitsreduzierungen sind die Kosten vergleichsweise gering, die Entlastungswirkung sehr hoch. Bei straßenräumlichen Maßnahmen, insbesondere einem kompletten Straßenumbau, sind die Kosten hoch. Die rein akustischen Wirkungen rechtfertigen häufig eine solche Maßnahme nicht. Die integrierte Bewertung mit weiteren Effekten (siehe auch das Kapitel 6.3.2 Qualitative Kriterien) steht hier im Vordergrund.

### Zusammenfassende Bewertung der quantitativen Kriterien

Die quantitativen Kriterien werden entsprechend ihrer Werte nach einer 4-stufigen Skala bewertet. Nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertungsskala auf.

92 ohne Augsburger/ Kumpfmühler Straße

93 rechnerischer Wert: Kosten pro Entlasteter und dB(A) = Kosten/ dB(A)/ entlastete Betroffene

**Tabelle 32:** Bewertungsmaßstäbe der quantitativen Kriterien

| | Bewertungsskala | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Quantitative Kriterien** | **++** | **+** | ○ | **-** |
| Nutzen:<br>Ø Pegelminderung in dB(A) | ≥ 2,1 | 1,1 - 2,0 | 0,1 - 1,0 | ≤ 0 |
| Nutzen:<br>Zahl entlasteter Betroffener | ≥ 50 | 20 - 49 | 1 - 19 | ≤ 0 |
| Nutzen:<br>Reduzierung der LKZ | ≥ 50 | 20 - 49 | 1 - 19 | ≤ 0 |
| Kosten in € | ≤ 10.000 | 10.001 - 20.000 | 20.001 - 50.000 | ≥ 50.001 |
| Kosten-Nutzen-Faktor in €/Betroffenem | ≤ 100 | 101 - 1.000 | 1.001 - 10.000 | ≥ 10.001 |

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassende Bewertung der quantitativen Kriterien nach den Maßnahmenarten.

Deutlich wird, dass die Tempo 30 - Maßnahmen einen sehr guten bis guten Kosten-Nutzungs-Faktor aufweisen.

Aufgrund der hohen Maßnahmenkosten ist der Straßenumbau in der Hermann-Geib-Straße trotz sehr hohem Nutzen mit einem neutralen Kosten-Nutzen-Faktor bewertet.

Für die bereits geplanten Maßnahmen werden zu Kosten und Kosten-Nutzen-Faktor keine Angaben gemacht, da diese bei diesen Aspekten nicht weiter zu bewerten waren.

**Tabelle 33:** Zusammenfassende Bewertung der quantitativen Kriterien nach Maßnahmen

| Nr. | Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | Ø Pegel-minderung | Zahl entlaste-ter Be-troffener | Reduzie-rung der LKZ | Kosten | Kosten-Nutzen-Faktor |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Tempo 30 ganztags** | | | | | | |
| 01.01 ④ | Jakobstraße/ Neuhaus-straße/ Weißgerbergraben | ++ | + | + | + | ++ |
| **Tempo 30 nachts** | | | | | | |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Str., Osten-gasse - Ostenallee ① | + | + | ○ | + | ++ (T30N), + (V) |
| 01.05 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Maierhof-erstraße | ++ | ++ | + | ○ | ++ |
| 01.06 | Landshuter Straße, Gref-linger Str. - D.-Martin-Luther-Straße | ++ | + | ○ | + | + |
| 01.10 | Nordgaustraße/ Weißen-burgstraße, Donaulände - Landshuter Straße (Bahn-brücke | ++ | + | + | ○ | ++ |
| 04.02 | Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße ② | + | + | ○ | ++ (T30N) | + (T30N) |
| 04.07. | Furtmayrstraße, Galgen-bergstraße - Hermann-Geib-Straße | ++ | + | ++ | + | ++ |
| 04.09 | Hermann-Geib-Straße/ Furtmayrstraße/ Landshut-er Straße | ++ | ++ | ++ | ○ | ++ |
| 04.10 | Landshuter Straße, Bahn-brücke - Furtmayrstraße | ++ | ○ | + | + | ++ |
| **Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (LMA)** | | | | | | |
| 02.06 | Frankenstraße, A 93 - 50 m westl. Nürnberger Straße | ○ | ○ | ○ | k.A. | k.A. |
| 04.06 ③ | Galgenbergstraße, Haydn-straße - Friedenstraße | ++ | ++ | ○ | k.A. | k.A. |
| **Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (LMA) und straßenräumliche Maßnahme** | | | | | | |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße | ++ | ++ | ++ | - | ○ |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeierstraße - Osten-dorferstraße | ++ | ○ | ○ | k.A. | k.A. |
| **Straßenräumliche Maßnahme** (z.T. in Verbindung mit Fahrbahnsanierung ohne LMA) | | | | | | |
| 04.03 ④ | Augsburger / Kumpfmühler Straße, Karthauserstr. - Simmernstraße | ○ | ○ | - | k.A. | k.A. |

| Nr. | Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | Ø Pegel-minderung | Zahl entlaste-ter Be-troffener | Reduzie-rung der LKZ | Kosten | Kosten-Nutzen-Faktor |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 04.05 ③ | Universitätsstraße, Hey-denreichstraße - Bischof-von-Henle-Straße | ○ | ○ | ○ | **k.A.** | **k.A.** |

① eingeflossen sind auch geänderte Verkehrsbelastungen (Reduzierung in der Kalmünzergasse, Erhöhung in der Adolph-Kolping-Straße) aufgrund der geänderten Verkehrsführung in diesem Bereich

② eingeflossen sind auch die geplante Fahrbahnsanierung (ohne lärmminderndem Asphalt) sowie die geplante Radverkehrsanlage

③ bereits umgesetzte Maßnahme

④ nur genannter Teilabschnitt des Lärmschwerpunkts

### 6.3.2 Qualitative Kriterien

Als qualitative Kriterien werden die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Luftreinhaltung, die Förderung des Umweltverbundes sowie die Verbesserung der Straßenraumqualität betrachtet.

#### Erhöhung der Verkehrssicherheit

Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h und straßenräumliche Maßnahmen weisen Synergien mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf.

Bei Anordnung von Tempo 30 nehmen Häufigkeit und Schwere von Verkehrsunfällen ab. Dies liegt u.a. darin begründet, dass Autofahrer/innen bei geringeren Geschwindigkeiten eine bessere Wahrnehmung durch einen ausgeprägteren Blick in die Breite haben. Verkehrszeichen sowie Rad- und Fußverkehr können besser erfasst werden. Des Weiteren wird die Anzahl der Unfälle durch einen kürzeren Anhalteweg und der Verletzungsgrad durch die geringere Aufprallgeschwindigkeit reduziert.

Straßenräumliche Maßnahmen wirken mit der Verringerung von Fahrbahnbreiten oder durch punktuelle Querschnittsänderungen unterstützend zur Einhaltung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen oder Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr haben darüber hinaus direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit.

#### Verbesserung der Luftreinhaltung

Straßenräumliche Maßnahmen und Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h können bei einer gleichzeitigen Verstetigung des Verkehrsflusses die Luftreinhaltung verbessern.

Eine Verringerung von Luftschadstoffemissionen kann durch eine Verstetigung des Verkehrsablaufs erzielt werden. Denn Beschleunigungs- und Bremsvorgänge verursachen hohe Schadstoffemissionen. Grundsätzlich gilt die Formel: langsamer + gleichmäßiger = schadstoffärmer.

Mit straßenräumlichen Maßnahmen können die Verkehrsabläufe verstetigt und der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Fahrbahnbreiten sind hierbei ein wesentliches Gestaltungselement.

Durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann bei städtischem Geschwindigkeitsniveau in der Regel ebenfalls Einfluss auf die Verstetigung des Fahrverlaufs genommen werden, die sich positiv auf die Luftqualität auswirkt.

### Förderung des Umweltverbundes

Synergieeffekte zur Förderung des Umweltverbundes bestehen insbesondere bei straßenräumlichen Maßnahmen, aber auch bei Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Eine übergreifende Zielsetzung straßenräumlicher Maßnahmen im Rahmen der Lärmminderung ist, die Bedingungen für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und den ÖPNV zu verbessern. Maßnahmen zur Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Fußverkehrs, des Radverkehrs und der Haltestellensituationen wirken sich positiv auf die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes aus. Eine Erweiterung der Seitenräume kann durch Reduzierung von Fahrspuren oder Fahrbahnbreiten, durch Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, durch Aufhebung von Gehwegparken und anderen Maßnahmen zur Straßenraumorganisation erzielt werden.

### Erhöhung der Straßenraumqualität

Durch straßenräumliche Maßnahmen, aber auch durch Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h kann die Straßenraumqualität erhöht werden.

Eine Reduzierung der Fahrbahnen bzw. -breiten auf ein für die Abwicklung der vorhandenen oder angestrebten Verkehrsbelastung notwendiges aber ausreichendes Maß kann Handlungsspielräume schaffen, um den Kfz-Verkehr in der Fahrbahnmitte zu bündeln und die anderen Verkehrsflächen z.B. für Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, Straßenraumbegrünung oder breitere Gehwegbereiche zu nutzen.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann auch zu einer höheren Aufenthaltsqualität beitragen, da die Emissionen und Gefahren durch den Autoverkehr reduziert werden und der Straßenraum anders wahrgenommen und genutzt werden kann.

### Bewertung der qualitativen Kriterien

In der nachfolgenden Tabelle ist die Bewertung der qualitativen Kriterien für die einzelnen Maßnahmenarten dargestellt.

● **Tabelle 34:** Bewertung der qualitativen Kriterien

| Qualitative Kriterien | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Straßen-umbau | Radfahr-streifen | Fahr-bahn-sanie-rung |
|---|---|---|---|---|---|
| Erhöhung der Verkehrssicherheit | ++ | ○+ | ++ | + | ○ |
| Verbesserung der Luftreinhaltung | + | ○+ | ○+ | ○+ | ○ |
| Förderung des Umweltverbundes | + | ○+ | ++ | + | ○ |
| Verbesserung der Straßenraumqualität | ○ | ○ | ++ | + | ○ |

sehr positive Synergie (++), positive Synergie (+),
neutral mit ggf. positiver Tendenz (○+), neutral (○),
negativer Effekt (-)

## 6.3.3 Ergebnis der Maßnahmenbewertung

Mit der Zusammenfassung jeweils der quantitativen und qualitativen Kriterien erfolgt eine Gesamtbewertung der Maßnahmen des 5-Jahres-Pakets.

In der nachfolgenden Tabelle ist die vierstufige Bewertungsskala für die Gesamtbewertung nach quantitativen und qualitativen Kriterien dargestellt.

● **Tabelle 35:** Bewertungsskala der Gesamtbewertung

| Kriterien | ++ | + | ○ | - |
|---|---|---|---|---|
| quantitative Kriterien | ≥ 2 ++ | ≥ 1 ++ und ≥ 2 + oder ≥ 1 ++ (ohne Kosten) | ≥ 3 ○ oder ≥ 2 ○ und ≥ 2 + oder ≥ 2 ○ (ohne Kosten) | ≥ 3 - |
| quantitative Kriterien | ≥ 1 ++ | ≥ 2 + oder ≥ 2 ○+ | ≥ 2 ○ | -- |

Die Gesamtbewertung nach quantitativen und qualitativen Kriterien ist für die Maßnahmenbereiche in der Tabelle 36 dargestellt.

Mit der Gesamtbewertung wird deutlich, dass ganztägige Geschwindigkeitsreduzierungen aufgrund des hohen Minderungswirkung, der vergleichsweise geringen Kosten sowie der möglichen Synergieeffekte die Maßnahme mit dem besten Bewertungsergebnis ist.

Auch der Straßenumbau in der Hermann-Geib-Straße (mit lärmminderndem Asphalt) weist selbst bei hohen Kosten ein sehr gutes Ergebnis in den quantitativen und qualitativen Kriterien auf.

Tempo 30 nachts schneidet bei den qualitativen Kriterien bzw. den Synergien etwas ungünstiger ab, da bei diesen der Nachtzeitraum nicht so eine hohe Bedeutung hat.

Fahrbahnsanierungen weisen bei guter Bewertung der quantitativen Kriterien keine Synergien auf.

Kleinere straßenräumliche Maßnahmen ohne grundlegende Querschnittsänderungen, wie die Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind insbesondere bei den qualitativen Kriterien positiv zu bewerten.

- **Tabelle 36:** Gesamtbewertung der quantitativen und qualitativen Kriterien

| Nr. | Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | Gesamtbewertung quantitative Kriterien | Gesamtbewertung qualitative Kriterien |
|---|---|---|---|
| **Tempo 30 ganztags** | | | |
| 01.01 ④ | Jakobstraße/ Neuhausstraße/ Weißgerbergraben | **++** | **++** |
| **Tempo 30 nachts** | | | |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Str., Ostengasse - Ostenallee ① | **++** | **+ (T30N), ○ (V)** |
| 01.05 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Maierhoferstraße | **++** | **+** |
| 01.06 | Landshuter Straße, Greflinger Str. - D.-Martin-Luther-Straße | **++** | **+** |
| 01.10 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Donaulände - Landshuter Straße (Bahnbrücke) | **++** | **+** |
| 04.02 | Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße ② | **+** | **+** |
| 04.07 | Furtmayrstraße, Galgenbergstraße - Hermann-Geib-Straße | **++** | **+** |
| 04.09 | Hermann-Geib-Straße/ Furtmayrstraße/ Landshuter Straße | **++** | **+** |
| 04.10 | Landshuter Straße, Bahnbrücke - Furtmayrstraße | **++** | **+** |

| Nr. | Lärmbrennpunkt/ Maßnahmenbereich | Gesamtbewertung quantitative Kriterien | Gesamtbewertung qualitative Kriterien |
|---|---|---|---|
| **Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (LMA)** | | | |
| 02.06 | Frankenstraße, A 93 - 50 m westl. Nürnberger Straße | ○ | ○ |
| 04.06 ③ | Galgenbergstraße, Haydnstraße - Friedenstraße | **++** | ○ |
| **Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (LMA) und straßenräumliche Maßnahme** | | | |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße | **++** | **++ (STR),** ○ **(FBS LMA)** |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeierstraße - Ostendorferstraße | **+** | **+** |
| **Straßenräumliche Maßnahme** (z.T. in Verbindung mit Fahrbahnsanierung ohne LMA) | | | |
| 04.05 ③ | Universitätsstraße, Heydenreichstraße - Bischof-von-Henle-Straße | ○ | **+** |

① eingeflossen sind auch geänderte Verkehrsbelastungen (Reduzierung in der Kalmünzergasse, Erhöhung in der Adolph-Kolping-Straße) aufgrund der geänderten Verkehrsführung in diesem Bereich

② eingeflossen sind auch die geplante Fahrbahnsanierung (ohne lärmminderndem Asphalt) sowie die geplante Radverkehrsanlage

③ bereits umgesetzte Maßnahme

④ nur genannter Teilabschnitt des Lärmschwerpunkts

T30N: Tempo 30 nachts, V: geänderte Verkehrsführung, STR: Straßenumbau, FBS: Fahrbahnsanierung, LMA: lärmmindernder Asphalt

## 6.4 Maßnahmen mit einem perspektivischem Umsetzungshorizont

Die weiteren Maßnahmenempfehlungen gehen über den 5-Jahres-Zeitraum des Lärmaktionsplans hinaus. Sie sollen mittel- bis langfristig im Zuge des nachfolgenden Lärmaktionsplans geprüft/umgesetzt werden.

### Geschwindigkeitsreduzierungen

In der Donaustaufer Straße (02.16) wird wegen der Lärmbetroffenheiten eine Geschwindigkeitsreduzierung als geeignete Maßnahme bewertet, aber aufgrund der städtebaulich/ straßenräumlichen Situation eine geringe Akzeptanz einer solchen Maßnahme erwartet.

Unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit den Geschwindigkeitsreduzierungen des 5-Jahres-Pakets soll perspektivisch die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts inklusive erforderlicher begleitender Maßnahmen geprüft werden.

### Straßenräumliche Maßnahmen

Straßenräumliche Maßnahmen benötigen einen mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont, wenn umfangreiche Vorplanungen notwendig sind und in diese auch weitere Belange laufender Planungen zu berücksichtigen sind, wie in Regensburg z.B. die zu definierenden Trassenbedarfe für ein höherwertiges ÖPNV-System. Dies trifft für folgende Maßnahmenbereiche mit Empfehlungen für straßenräumliche Maßnahmen zu:

- Greflingerstraße (01.11)
- Adolf-Schmetzer-Straße (01.12.01, 01.12.02, 01.13)
- Donaustaufer Straße (02.09)
- Amberger Straße (02.14)
- Augsburger / Kumpfmühler Straße (04.03.01)
- Furtmayrstraße (04.09.02)
- Prüfeninger Straße (05.03, 05.04)

### Fahrbahnsanierung

Wenn Fahrbahnsanierungen im Zuge anderer perspektivischer Planungen umgesetzt werden sollen, haben diese ebenfalls einen mittel- bis langfristigen

Umsetzungshorizont. Dies trifft für folgende Maßnahmenbereiche mit Empfehlungen für Fahrbahnsanierungen zu:

- Greflingerstraße (01.11)
- Landshuter Straße (04.09.03)

#### Aktiver Schallschutz

Für aktive Schallschutzmaßnahmen besteht grundsätzlich ein erhöhter Aufwand für Planung und Umsetzung. Hintergrund sind notwendige Detailplanungen zur Ausgestaltung der Maßnahme. Außerdem ist u.a. auch die Einbeziehung von Eigentümerinteressen relevant.

Für folgende Maßnahmenbereiche wird eine Prüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen empfohlen:

- Greflingerstraße (01.11)
- Frankenstraße (02.01.01)
- Augsburger Straße/ Kumpfmühler Straße (04.03.01, 04.03.02)
- Landshuter Straße (04.10)
- Altdorfer Straße (05.01.01)
- A 93 (05.05, 05.06)

## 6.5 Konzept passiver Schallschutz

### 6.5.1 Grundsätze und Erfahrungen

Neben Maßnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg (aktiver Lärmschutz) können Maßnahmen am Immissionsort (passiver Lärmschutz) zur Reduzierung der Lärmbelastungen beitragen. Passive Schallschutzmaßnahmen sollten nachrangig zu den Bemühungen eines aktiven Lärmschutzes an der Quelle behandelt werden und insbesondere dort zum Einsatz kommen, wo keine Möglichkeiten einer Reduzierung der Lärmemissionen gesehen werden.

Durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes sollen die Umfassungsbauteile eines Wohngebäudes so verbessert werden, dass i.d.R. die Innenpegel in

schutzbedürftigen Räumen[94] von 40 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die Räume von Wohngebäuden nach außen abschließen, dazu zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.

Bei der Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile stellen die Fenster in der Regel die größten Schwachstellen dar. Die Pegelminderung durch Schallschutzfenster wird allerdings nur bei geschlossenem Fenster erreicht. Um ein gesundes Wohnklima sicherzustellen, erfolgt daher vielfach der kombinierte Einbau von Schallschutzfenstern mit Schalldämmlüftern.

Darüber hinaus gibt es auch Konzepte für Lärmschutzbausteine an Fensteröffnungen, die es ermöglichen, auch bei gekipptem Fenster die gewünschten Lärmminderungen für einen Innenpegel entsprechend Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) zu erreichen.[95]

Neben den Fenstern tragen insbesondere die oben genannten Fassadenteile zu einer Schallübertragung in den Innenraum bei. Die schalldämmende Wirkung dieser Umfassungsteile kann über entsprechende Dämmmaterialien erhöht werden. Diese werden an Wände, Dächer sowie Verbindungselemente (Tür- und Fensterrahmen) aufgebracht.

Die zielgerichtete Gestaltung von hochbelasteten Fassaden ist eine weitere Möglichkeit der Lärmminderung an Gebäuden. Relevant sind hierbei eine geeignete Gliederung der Fassade als auch die Vergrößerung des Abstandes zwischen Immissionsort und Wohnraum (z.B. Balkonverglasung).

Die Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben den zusätzlichen Effekt, dass sie in der Regel auch zu einer Verbesserung der Wärmedämmung der Gebäude führen. Somit besteht hier die Möglichkeit der Nutzung von Synergieeffekten von lärmmindernden Maßnahmen und Maßnahmen zur Verbesserung des Klimaschutzes bzw. der Energieeffizienz.

An den Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ist die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen mit der VLärmSchR 97 geregelt (siehe Kapitel 1.5.2). Auch für die Lärmsanierung an Staatsstraßen besteht ein Programm des Freistaates Bayern.[96] Für Straßen in der kommunalen Baulast wäre ein entsprechendes Programm der Stadt Regensburg erforderlich.

---

94 Schutzbedürftige Räume gemäß den Vorgaben für die Lärmsanierung im Sinne der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)

95 Wohnräume tags 40 dB(A), Schlafräume nachts 30 dB(A)

96 Bayerisches Landesamt für Umwelt, Sanierung, http://www.lfu.bayern.de/laerm/opa/sanierung/index.htm

## Exkurs Schallschutzfensterprogramme

In mehreren bayerischen Städten wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung Schallschutzfensterprogramme umgesetzt.

In München wurden in 2016 aktuelle Richtlinien zum Städtischen Schallschutzfensterprogramm erlassen, die alle vorherigen Versionen ersetzen. Grundsätzlich förderfähig sind nach diesen Richtlinien bauliche passive Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Wohngebäuden (Schallschutzfenster und -fenstertüren und deren Zusatzeinrichtungen im Fensterbereich (Schalldämmlüfter und Rollladenkästen)), sofern am Immissionsort die Lärmsanierungswerte von 67 dB(A) am Tag bzw. 57 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Für den Vergleich mit dem Lärmsanierungswert werden die nach der aktuell gültigen Lärmkarte berechneten Fassadenpegel herangezogen.
Die Anwesen, die die Fördervoraussetzungen gem. Kapitel 6.1 erfüllen, werden vom Referat für Gesundheit und Umwelt - unter Berücksichtigung der haushaltsrechtlich zur Verfügung stehenden Mittel - nach Hausnummern getrennt in das Förderprogramm aufgenommen. Die Förderfähigkeit eines Anwesens kann durch die Eigentümer auf der Internetseite des Referats für Gesundheit und Umwelt www.muenchen.de/rgu ermittelt werden. Die Zuwendung wird als Anteilsfinanzierung gewährt und ist durch die Höchstwerte begrenzt. Der Zuschuss beträgt höchstens 50 % der nachgewiesenen und anerkannten Aufwendungen, jedoch nicht mehr als benannte Höchstfördersummen.[97]

In Augsburg wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans 2008 ein Schallschutzfensterprogramm beschlossen. Dieses wurde durch die Bundesregierung und den Freistaat Bayern finanziell unterstützt und hatte eine Laufzeit von 17 Monaten (2009/2010). Die Förder-Rahmenbedingungen wurden vom bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit festgelegt. Es wurden ausschließlich Wohngebäude an kommunalen Straßen gefördert. Vorrangig hatten Gebäude der 1. Priorität (siehe Tabelle). Anschließend erfolgte eine Ausweitung auf Gebäude der 2. Priorität. Als Basis zur Überprüfung der Lärmpegelüberschreitung dienten aktuelle Verkehrslärmberechnungen. Die Eigentümer der förderberechtigten Gebäude wurden direkt angeschrieben oder per Aushang im jeweiligen Wohngebäude informiert.[98]

---

97 siehe auch: Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zum Einbau von Schallschutzfenstern und -fenstertüren in bestehenden Wohngebäuden im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München - Städtisches Schallschutzfensterprogramm, August 2016

98 Stadt Augsburg, Lärmaktionsplan 2013 der Stadt Augsburg (Entwurf), S. 38f., http://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/umwelt_soziales/umwelt/umweltschutz/laermschutz/Entwurf_LAP_2013.pdf

**Tabelle 37:** Schallschutzfensterprogramm Augsburg: Lärmpegel, bei deren Überschreitung Schallschutzfenster gefördert wurden

| | | |
|---|---|---|
| Priorität 1 | Reine/ allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 70 / 60 dB(A) Tag/ Nacht |
| | Kern-, Dorf-, Mischgebiete | 72 / 62 dB(A) Tag/ Nacht |
| Priorität 2 | Reine/ allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 67 / 57 dB(A) Tag/ Nacht |
| | Kern-, Dorf-, Mischgebiete | 69 / 59 dB(A) Tag/ Nacht |

Das Schallschutzfensterprogramm wurde im Zeitraum vom 01.07.2009 bis zum 31.12.2010 abgewickelt. Nach Abschluss des Schallschutzfensterprogramms wird aufgrund der finanziellen Lage in absehbarer Zeit kein neues Schallschutzfensterprogramm mehr aufgelegt werden können.[99]

Im Lärmaktionsplan der Stadt Aschaffenburg 2011 wurde für Wohngebäude, die nach Fertigstellung des Hauptverkehrsnetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan und nach Einbau des lärmoptimierten Asphaltes noch über den Auslösewerten[100] liegen, passiver Schallschutz gewährt. Im Jahr 2012 wurde dafür ein entsprechendes Förderprogramm aufgelegt und eine Förderrichtlinie verfasst. Mit dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde das Förderprogramm für Schallschutzfenster der Stadt Aschaffenburg mit der „Richtlinie für die Gewährung von Zuschüssen zum Einbau von Schallschutzfenstern/-fenstertüren und schallgedämmten Lüftern entsprechend Stadtratsbeschluss vom 17.01.2018“ aktualisiert.[101] Auslösewerte sind 67 dB (A) $L_{DEN}$ und 57 dB (A) $L_{Night.}$ Die auf die Gebäude einwirkenden Lärmpegel ergeben sich aus der Lärmkartierung bzw. den Detailuntersuchungen aus dem Lärmaktionsplan vom November 2017. Förderungsberechtigt sind Eigentümer, deren Wohngebäude bzw. Wohnungen die Auslösewerte überschreiten. Die Förderquote ist abhängig vom an der Fassade anliegenden Lärmpegel $L_{DEN}$, speziell für Schlafräume sind zur Bestimmung der Förderquote die Pegel $L_{Night}$ heranzuziehen. Sie beträgt zwischen 20% und 90%.

### 6.5.2 Förderprogramm passiver Schallschutz

Im Rahmen eines Schallschutzfensterprogramms für Wohngebäude an kommunalen Straßen in der Stadt Regensburg werden folgende Anforderungen an

99 Stadt Augsburg Lärmaktionsplan 2013, Fortschreibung von 2008 | Stand 2016, S. 36

100 Bis zur Herabsetzung der Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung in Bayern im Juli 2012 lagen die Werte bei $L_{DEN}$ 70 dB(A) bzw. $L_{Night}$ 60 dB(A)

101 Quelle: https://www.aschaffenburg.de/dokumente/Buerger-in-Aschaffenburg/Umwelt-und-Verbraucherschutz/Immi_Laermaktionsplan_Foerderrichtlinie--Schallschutzfenster.pdf

eine grundsätzliche Förderfähigkeit für passive Schallschutzmaßnahmen formuliert.

- Förderfähig sind Wohngebäude mit Überschreitung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von $L_{DEN}$ = 67 bzw. $L_{Night}$ = 57 dB(A). Diese Richtwerte werden entsprechend den Hinweisen des bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit zur Lärmaktionsplanung als Schwelle zur Fokussierung auf Lärmbrennpunkte und zur Ergreifung von Lärmminderungsmaßnahmen definiert.[102]

- Grundsätzlich anspruchsberechtigt sind alle dauerhaft Wohnzwecken dienende Gebäude (unabhängig von der Gebietskategorie), die durch Straßenverkehrslärm entsprechend belastet sind. Prioritär sollen aber Gebäude in Lärmbrennpunkten gefördert werden.

Auf Basis der Anforderungen werden die anspruchsberechtigten Wohngebäude identifiziert. Dies erfolgt auf Basis der strategischen Lärmkarten für den Planfall (Basis 5-Jahres-Maßnahmenpaket inkl. bereits vorhandener/ geplanter Maßnahmen).

Für die anspruchsberechtigten Wohngebäude werden überschlägig die Maximalkosten zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen abgeschätzt. Hierbei werden nur die Gebäude in den Lärmbrennpunkten der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Insgesamt weisen an diesen Straßen 914 Gebäude einen $L_{DEN}$ von über 67 dB(A) oder einen $L_{Night}$ von über 57 dB(A) auf.

Für die 914 Gebäude werden 10.421 schutzwürdige Fenster nach überschlägiger Betrachtung ermittelt. Die Zahl der schutzwürdigen Fenster entspricht dabei überschlägig der Anzahl der Bewohner des betroffenen Gebäudes (alle Bewohner). [103] Diese Zahl ist deutlich höher als die in Kapitel 3.1.2 dargestellten betroffenen Bewohner nach der Berechnungsmethode VBEB (siehe auch die Erläuterungen dort).

Die Zahl der Fenster bildet die Grundlage für die Kalkulation des Kostenumfangs.

Zur Ermittlung der notwendigen Finanzmittel für die Aufstellung eines Schallschutzfensterprogramms wurden die folgenden Annahmen zu Grunde gelegt:

---

[102] In der VLärmSchR 97 werden ebenfalls $L_{Tag}$ = 67 bzw. $L_{Night}$ = 57 dB(A) als Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete genannt.

[103] Die Annahme 1 Fenster pro Einwohner beruht auf einer Detailuntersuchung durch LK Argus in der Stadt Kassel. Bei dieser Untersuchung wurde eine Relation von Einwohnern zu schutzwürdigen Fenstern von ca. 1:1 ermittelt.

- Kosten pro Fenster[104]: 1.131,00 €
- Kosten pro Schalldämmlüfter[105]: 579,00 €
- Schalldämmlüfter je Fenster: 0,5 (nur für Schlafräume)
- Förderquote (VLärmSchR97): 75%[106]
- Umsetzungsquote[107]: 25%

Entsprechend der zuvor aufgeführten Grundlagen und Annahmen belaufen sich die zu erwartenden Maximalkosten auf insgesamt 2,8 Mio. €, davon 2,2 Mio. € für Fenster und 570.000 € für Schalldämmlüfter.

Für die Umsetzung wird empfohlen, ein Förderprogramm mit jährlich festgelegten Fördersummen aufzulegen. Bei der Abarbeitung der Sanierungsfälle sollte eine Priorisierung nach Pegelhöhe zu Grunde gelegt werden. Tabelle 37 stellt den Umfang nach Prioritätsstufen dar.

- **Tabelle 38:** Prioritätsstufen eines Förderprogramms passiver Schallschutz mit Umfang und Kosten

| Priorität | Pegelhöhe | Anzahl Gebäude / Einwohner in den Lärmbrennpunkten | Kosten |
|---|---|---|---|
| 1. Priorität | Pegel über 75 / 65 dB(A) | 64 Gebäude / 748 EW | 0,2 Mio. € |
| 2. Priorität | Pegel über 70 / 60 dB(A) | 338 Gebäude / 4.128 EW | 1,1 Mio. € |
| 3. Priorität | Pegel über 67 / 57 dB(A) | 512 Gebäude / 5.545 EW | 1,5 Mio. € |
| **Summen** | | **914 Gebäude / 10.421 EW** | **2,8 Mio. €** |

[104] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS, Hrsg.): Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2015, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/laermschutz-statistik-2015.pdf?__blob=publicationFile, S. 32

[105] Ebd.

[106] Abweichend davon können im Rahmen eines städtischen Programms auch andere Förderzuschussmodalitäten festgelegt werden (z.B. Höchstgrenzen pro Wohneinheit und / oder Eigentümer, Höchstsätze für Fenster, Lüfter etc.).

[107] Die Umsetzungsquote stellt einen durchschnittlichen Wert aus verschiedenen Lärmsanierungsprogrammen in Deutschland dar. Dabei wird berücksichtigt, dass nicht jedes Gebäude förderfähig ist, die Eigentümer keinen Antrag auf Förderung stellen oder bereits ausreichende Schallschutzfenster vorhanden sind.

# 7 Ruhige Gebiete

Die dauerhafte Belästigung durch Lärm ist gerade in Ballungsräumen weit verbreitet. In Deutschland fühlt sich - bezogen auf den Bundesdurchschnitt - rund 55 Prozent der Bevölkerung allein durch den Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt.[108] Bei Flug- und Gewerbelärm sind es jeweils rund 20 Prozent und beim Schienenlärm rund 15 Prozent. Es ist anzunehmen, dass diese Anteile in verdichteten Ballungsräumen noch höher sind.

Ziel einer integrierten Stadtentwicklungsplanung sollte deshalb sein, neben der Vermeidung und Verminderung von Lärmbelastungen für die Einwohner an ihrem Wohnort auch Bereiche zu schaffen, in denen die Einwohner möglichst frei von Lärmbelästigungen „zur Ruhe kommen“ können und sich von den täglichen Lärmbelastungen erholen können.

Gerade in dicht besiedelten Großstädten haben in diesem Zusammenhang vor allem die innerstädtischen Parks und Grünanlagen eine große Bedeutung. Diese Flächen werden aber häufig zunehmend verlärmt. Dadurch sinken vielerorts ihre Attraktivität, ihr Erholungspotential und ihre Nutzungsintensität. Infolge dessen kann weiterer Verkehr erzeugt werden, weil von Erholungssuchenden nun die ruhigeren, aber entfernteren Naherholungsgebiete angesteuert werden, was meist mittels Pkw realisiert wird.[109]

Ein Angebot von innerstädtischen ruhigen Gebieten trägt somit doppelt zur Lebensqualität in der Stadt bei. Durch Erholungsmöglichkeiten im Nahumfeld steigt die dortige Wohnumfeldqualität und durch die entfallende Notwendigkeit, entferntere Erholungsgebiete anzufahren sinkt das Aufkommen im motorisierten Freizeitverkehr.

Die Ausweisung von ruhigen Gebieten ist somit ein wichtiger Beitrag zum Erhalt einer hohen Lebensqualität in der Stadt Regensburg.

## 7.1 Rechtliche Grundlagen

Ruhige Gebiete wurden in den bisherigen Lärmaktionsplänen oft außer Acht gelassen. Ein Grund ist, dass offene Fragen zur Bindungswirkung und zu möglichen Rechtsfolgen einer Festsetzung bei den Kommunen häufig Unsicherheiten erzeugen. Das Umweltbundesamt hat daher die rechtlichen Rah-

[108] Umweltbundesamt: Umweltbewusstsein in Deutschland 2014, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Berlin 2015.

[109] Umweltbundesamt / PG Martin Kirchner, ISW (Bearb.): Minderung der Beeinträchtigung durch Lärm im Naherholungsbereich, 1991.

menbedingungen untersuchen lassen.[110] Die wesentlichen Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

Die 2002 in Kraft getretene EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG fordert die Identifizierung so genannter ruhiger Gebiete und Maßnahmen zum Schutz gegen eine Zunahme des dortigen Lärms. Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie definiert als ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der $L_{DEN}$-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt. Weitergehende Definitionen werden nicht genannt.

Mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24.06.2005 wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht eingeführt. Auch dort werden keine weitergehenden Definitionen aufgeführt. Die genaue Definition eines ruhigen Gebiets obliegt damit der Kommune.

Auf kommunaler Ebene sind vor allem zwei rechtliche Aspekte von großer Bedeutung. Dies sind die Bindungswirkung einer Festsetzung von ruhigen Gebieten und die Anforderungen an eine ordnungsgemäße Festsetzung:

- Die Festsetzung als ruhiges Gebiet löst als Rechtsfolge grundsätzlich die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, die Festsetzung und den damit verbundenen grundsätzlichen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Berücksichtigen heißt, dass andere mit der nachfolgenden Planung verfolgten Belange gegen den Schutz des ruhigen Gebietes abzuwägen sind.

- Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind verschiedene Aspekte zu beachten:

  - Die Frage, ob und ggf. welche ruhigen Gebiete festgesetzt werden können, muss im Rahmen des Lärmaktionsplans geklärt werden. Die Planungsträger sind nicht frei, das Thema ruhige Gebiete auszuklammern.

  - Ruhige Gebiete bedürfen einer Festsetzung durch den Planungsträger. In der Regel erfolgt diese durch eine entsprechende Ausweisung im beschlossenen Lärmaktionsplan. Ratsam ist eine klar definierte Begrenzung des Gebietes. Etwaige Schutzfolgen (Rechtsfolgen) knüpfen erst an diese Festsetzung an.

---

[110] Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete (UBA Texte 74/2015). Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt 2015, abrufbar unter: http://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/tune-ulr-technisch-wissenschaftliche-unterstuetzung-0

- Die Auswahlkriterien müssen nachvollziehbar, in sich konsequent und am Ziel des Schutzes ruhiger Gebiete orientiert sein. Fehler bei der Festlegung der Kriterien und der darauf basierenden Auswahl eines ruhigen Gebietes können als Abwägungsfehler die Rechtmäßigkeit und damit die Bindungswirkungen des Lärmaktionsplans in Frage stellen.
- Schließlich muss der Lärmaktionsplan die Entscheidungen zu den ruhigen Gebieten ausreichend begründen. Die Planung muss die zugrunde liegende Informationserhebung, Kriterienauswahl, Bewertung und Abwägung nachvollziehbar dokumentieren.

Die rechtlichen Anforderungen umfassen neben der Beteiligung und ggf. Abstimmung mit anderen Behörden und Trägern öffentlicher Belange und den anderen kommunalen Planungen auch die Mitwirkung der Öffentlichkeit.

## 7.2 Erfahrungen zu Auswahlkriterien

Das Umweltbundesamt hat in der oben genannten Studie auch die bisherigen Vorgehensweisen bei der Auswahl von ruhigen Gebieten untersuchen lassen.[111] Die wesentlichen Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

In der Praxis werden häufig unterschiedliche Kriterien verwendet:

- **Akustische Kriterien** mit absoluten Pegeln von 40 bis 55 dB(A) $L_{DEN}$. Der untere Wert gilt für sehr ruhige Gebiete, der obere Wert wird in der Regel als maximal zulässiger Wert verwendet. Häufig werden diese Werte ergänzt oder differenziert:
  - Schwellenwerte müssen nur in einem Teil der Fläche oder nur zu einer bestimmten Tageszeit eingehalten werden,
  - die Flächen sollen relativ zu ihrer Umgebung ruhiger sein; die genannten Differenzen von der lauten Umgebung zum leiseren Gebietsinneren reichen von 6 bis 10 dB(A),
  - das subjektive Lärmempfinden wird berücksichtigt, beispielsweise bei einer Nutzung als ruhiger Rückzugsort oder bei einem Überwiegen natürlicher Geräusche.

Strategische Lärmkarten nach Umgebungslärmrichtlinie weisen in der Regel erst Werte über 55 dB(A) $L_{DEN}$ aus. Außerdem werden die Lärmquellen getrennt

[111] Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete (UBA Texte 74/2015). Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt 2015, abrufbar unter: http://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/tune-ulr-technisch-wissenschaftliche-unterstuetzung-0

kartiert und die Lärmkarten beruhen je nach Lärmquelle auf eigens dafür aufgestellten und vorgeschriebenen Berechnungsverfahren. Schließlich ist die subjektive Wahrnehmung der verschiedenen Lärmquellen nicht immer gleich. Die Lärmkarten alleine sind daher häufig keine ausreichende Grundlage für die Auswahl ruhiger Gebiete. Dies berücksichtigen die Kommunen, indem sie weitere Kriterien heranziehen.

- Die Art der **Flächennutzung** ist das bisher am häufigsten verwendete Auswahlkriterium für ruhige Gebiete. Die Kommunen ziehen vor allem folgende Flächen für ruhige Gebiete in Betracht: Grünflächen / Parks, Waldflächen, Wasserflächen / Moore, Naturschutzgebiete / Naturdenkmäler / FFH-Gebiete / Rekultivierungsbereiche und Landwirtschaftsflächen. Seltener genannt werden: Kleingartenanlagen, Friedhöfe, Altstadtkerne, Krankenhaus- / Klinikgelände, Altenheime, Kurgebiete sowie Kindergärten, Schulen und Spielplätze. Oft wird die Art der Flächennutzung mit der Funktion für Erholung und Tourismus kombiniert.

- Auch **Lage, Einzugsgebiet und Zugänglichkeit** des Gebietes können berücksichtigt werden. Ruhige Gebiete sollten möglichst wohnungsnah und der Öffentlichkeit zugänglich sein (z. B. kostenfrei und barrierefrei).

- Eine **Mindestgröße** für ruhige Gebiete kann sinnvoll sein, um die Anzahl der Flächen handhabbar zu halten und um die Ruhe im Rahmen der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sichern zu können. Die in der Praxis angewendeten Mindestgrößen variieren zwischen 0,1 ha und 6.400 Hektar.

- Da das Dezibel die subjektiv empfundene Ruhe in einem Gebiet nur unvollständig abbilden kann, werden auch **Einschätzungen der Bevölkerung** berücksichtigt.

- **Störeinflüsse** (beispielsweise durch eine benachbarte Lärmquelle) schließen eine Festlegung als ruhiges Gebiet nicht unbedingt aus. Beispielsweise ist zu prüfen, ob die betroffenen Teilgebiete als relativ ruhige Gebiete ausgewiesen werden können.

Häufig werden mehrere Kriterien für die Festlegung ruhiger Gebiete kombiniert (Tabelle 39). Viele Städte legen auch unterschiedliche Kategorien ruhiger Gebiete fest, um auf die verschiedenen Anforderungen und Rahmenbedingungen zu reagieren (Tabelle 40).

**Tabelle 39**: Häufig verwendete Auswahlkriterien für ruhige Gebiete

| | **Ausprägung** | **Anwendung in der Praxis** |
|---|---|---|
| **Akustische Kriterien** | Unterschreiten eines Wertes: In der Regel $L_{DEN}$ von 40 bis 55 dB(A). In Innenstadtbereichen bis zu $L_{DEN}$ 60 dB(A)<br>Innenbereich ruhiger als die Umgebung: In der Kernfläche um 6 oder 10 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich bzw. in der direkten Umgebung<br>Einschränkungen: die Schwellenwerte müssen nur in einem Teil der Fläche und/oder nur tagsüber eingehalten werden und können von der Lage des Gebiets abhängen | Häufig verwendet<br>Kombination mit Flächennutzung und / oder Erholungsfunktion |
| **Flächennutzung** | Häufig angewendet: Grünflächen, Parks, Waldflächen, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, FFH-Gebiete, Rekultivierungsbereiche und Landwirtschaftsflächen<br>Seltener angewendet: Kleingartenanlagen, Friedhöfe, Altstadtkern, Krankenhaus-, Klinikgelände, Altenheime, Kurgebiete, Kindergärten, Schulen und Spielplätze<br>Kontrovers diskutiert und selten angewendet: Wohngebiete | Das bislang am häufigsten verwendete Kriterium<br>Kombination mit akustischen Kriterien oder Erholungsfunktion |
| **Erholung** | Fläche zur Erholung der Anwohnenden | in Kombination mit der Flächennutzung |
| **Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit** | Frei zugänglich für die Öffentlichkeit<br>Fußläufig erreichbar, teilweise an eine Mindestzahl von Anwohnenden im fußläufigen Umfeld gekoppelt<br>Höhe der Anwohnenden-Belastung im Umkreis<br>Verbindung zu anderen ruhigen Gebieten<br>Mindestabstand zu Lärmquellen | Meist in Städten mit verschiedenen Kategorien von ruhigen Gebieten<br>In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung |
| **Mindestgröße** | Mindestgrößen sind oft abhängig von der Kategorie des ruhigen Gebiets. Bisher wurden häufig verwendet:<br>Flächen zwischen 0,1 und 6.400 ha<br>Kantenlängen von mindestens 200 m<br>ruhige Achsen mit Längen ab 1.000 m | Meist in Städten mit verschiedenen Kategorien von ruhigen Gebieten<br>In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung |
| **Einschätzung der Bevölkerung** | Berücksichtigung des subjektiven Empfindens<br>Bevölkerung benennt oder bestätigt ruhige Gebiete im Rahmen der LAP-Öffentlichkeitsbeteiligung | Bisher selten angewendet<br>In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung |

| | **Ausprägung** | **Anwendung in der Praxis** |
|---|---|---|
| **Umgang mit Störungen** | Verlärmte Bereiche zwischen ruhigen Gebieten werden als relativ ruhige Gebiete ausgewiesen<br>Teilweise Nutzungsstaffelung innerhalb des ruhigen Gebiets (lautere Nutzungen in Randlage) | Bisher sehr selten angewendet<br>In Kombination mit anderen Kriterien wie akustischer Schwellenwert, Erholungsfunktion oder Flächennutzung |

Quelle: Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete (UBA Texte 74/2015). Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt 2015.

- **Tabelle 40:** Gängige Kategorien von ruhigen Gebieten

| | **Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen** | **Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum** | **Landschaftlich geprägte Erholungsräume** |
|---|---|---|---|
| **Akustische Kriterien** | $L_{DEN}$ 55 dB(A) bis $L_{DEN}$ 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 6 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich | $L_{DEN}$ 50 dB(A) bis $L_{DEN}$ 55 dB(A) | $L_{DEN}$ 40 dB(A) bis $L_{DEN}$ 50 dB(A) |
| **Flächennutzung** | Grünflächen, Parks, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime | Wald, Grünflächen, Parks, Feld, Flur und Wiesen | Naturschutzgebiete, Landwirtschaft, Wald, Wasser, Moore |
| **Mindestgröße** | bis 30 ha | 3 bis 400 ha | 30 bis 6.400 ha |
| **Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit** | Wohngebietsnah, fußläufig erreichbar | | |
| **Zusammenfassung** | Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für die Anwohnenden | Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen | Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen |

Quelle: Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Prof. Cancik (Bearb.): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete (UBA Texte 74/2015). Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt 2015

## 7.3 Vorgehensweise in Regensburg

### Schritt 1 Definition geeigneter Flächen auf Grundlage des Flächennutzungsplanes (Definition einer Grundkulisse)

Die nachfolgende Grundkulisse basiert auf dem Flächennutzungsplan in seinem neuesten Stand (Arbeitsplan zur Fortschreibung Flächennutzungsplan / Landschaftsplan, Dezember 2015). Es wurden folgende Flächen des Flächennutzungsplanes (FNP) als „potentiell geeignete Flächen für die Auswahl ruhiger Gebiete = Grundkulisse“ vorausgewählt:

- allgemeine Grünflächen, sonstige Grünflächen,
- Kleingartenanlagen, Friedhöfe,
- Flächen für die Landwirtschaft, Flächen für Wald,
- ökologische Vorrangflächen,
- Wasserflächen.

Ausgewählt sind all jene Freiflächen, die im Grunde öffentlich zugänglich sind und der Freizeit und Erholung dienen.

Für die Auswahl ruhiger Gebiete ungeeignet sind folgende Flächen:

- Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen,
- Sonderbaugebiete und Flächen für den Gemeinbedarf,
- Flächen für den überörtlichen Verkehr, Bahnanlagen,
- Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen.

- **Karte 19:** Grundkulisse mit geeigneten Flächennutzungen für ruhige Gebiete

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

### Schritt 2 Anwenden eines Immissionspegels auf Grundlage der strategischen Lärmkarten der Lärmaktionsplanung

Die Auswahl der ruhigen Gebete greift bei der Lärmbetrachtung auf die Lärmkarten der Lärmaktionsplanung zurück. Verwendung finden die Lärmkarten zur Darstellung der Lärmsituation an einem durchschnittlichen Gesamttag (24h-Betrachtung). Somit wird der Lärmpegel $L_{DEN}$ verwendet.

Es erfolgt eine Überlagerung der Grundkulisse mit den Lärmkarten für den Straßen- und Schienenverkehr und den lärmkartierten Industrieanlagen (IVU-Anlagen). Da der verwendete Lärmpegel $L_{DEN}$ den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) besonders stark wichtet, kann es hier vor allem an Schienenstrecken mit nächtlichem Güterverkehr zu einer Überschätzung der tagsüber auftretenden Lärmbelastung kommen. Aus diesem Grund wird dem Schienenverkehr ein Bonus von 5 dB(A) gewährt. Der Schwellenwert zur Festlegung ruhiger Gebiete liegt demnach bei $L_{DEN}$ (Schiene) 60 dB(A). Als Schwellenwert für den Straßenverkehr und die IVU-Anlagen werden $L_{DEN}$ 55 dB(A) festgelegt.

In Karte 20 dargestellt sind die Gebiete der Grundkulisse (Kleingartenanlagen sind gesondert ausgewiesen), überlagert durch die Flächen, in denen Lärmpegel oberhalb der festgelegten Schwellenwerte von $L_{DEN\ (Straße,\ IVU)}$ 55 dB(A) bzw. $L_{DEN\ (Schiene)}$ 60 dB(A) vorherrschen.

- **Karte 20:** Darstellung der Pegelflächen $L_{DEN\ (Straße,\ IVU)}$ > 55 dB(A) und $L_{DEN\ (Schiene)}$ > 60 dB(A)

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

### Schritt 3 Aufzeigen von Hinweis- und Pufferflächen

Es wurden im Ergebnis von Schritt 2 einzelne Flächen ermittelt, die aktuell nicht die akustischen Qualitäten für ruhige Gebiete aufweisen, in denen sich aber absehbar die Rahmenbedingungen verändern oder verändern lassen, so dass perspektivisch diese Flächen als ruhige Gebiete ausgewiesen werden können (z.B. Ostpark, Inselpark). Diese Flächen können zwar aktuell nicht als ruhige Gebiete festgesetzt werden, sollten aber als Hinweisflächen für ruhige Gebiete aufgenommen werden.

Darüber hinaus bestehen Flächen, die aktuell die akustischen Qualitäten für ruhige Gebiete aufweisen, jedoch wegen bereits im FNP enthaltener Straßenplanungen zukünftig in Teilen verlärmt werden (z.B. südliche Flächen des Gebietes Keilsteinerhang). Diese zukünftig voraussichtlich verlärmten Teilflächen der ruhigen Gebiete werden als Pufferbereiche in die Gebietskulisse mit aufgenommen. Sie werden somit vorerst – also im Rahmen der aktuellen Bearbeitungsstufe der Lärmaktionsplanung – als ruhige Gebiete festgesetzt. Eine Umsetzung der voran genannten und bereits feststehenden Straßenplanungen kann jedoch dazu führen, dass diese Pufferbereiche in weiteren Bearbeitungsstufen der Lärmaktionsplanung wieder aus der Kulisse der ruhigen Gebiete gestrichen werden müssen.

## Schritt 4 Anpassen der Abgrenzung der ausgewählten Gebiete auf Grundlage des Flächennutzungsplanes

Die im Ergebnis der voran gestellten Arbeitsschritte entstehenden Flächen möglicher ruhiger Gebiete sind das Ergebnis eines Verschnitts von Flächen des Flächennutzungsplans (Grundkulisse aus Schritt 1) mit den Lärmkarten (Schritt 2). Umgrenzung und Ausdehnung der somit bestimmten einzelnen Flächen möglicher ruhiger Gebiete orientierten sich bis dato ausschließlich am „Verschnittergebnis“ und haben teils nur bedingten Bezug zu den natürlichen Grenzen, die sich beispielsweise durch Straßen oder Nutzungsänderungen zeigen. Dadurch fällt es der Allgemeinheit häufig schwer, die Gebiete konkret in das Stadt- und Landschaftsgefüge räumlich einzuordnen.

- **Abbildung 43:** Anpassen der Abgrenzung der ausgewählten Gebiete auf Grundlage des Flächennutzungsplanes am Beispiel des Dörnbergparks




Um diesen Umstand zu beseitigen, wird im vierten Schritt eine Anpassung der Abgrenzung der ausgewählten Flächen auf Grundlage des Flächennutzungsplanes vorgenommen. Bezogen auf das Beispiel „Dörnbergpark“ in den voran gestellten zwei Abbildungen bietet sich eine Abgrenzung des ruhigen Gebietes wie in der rechten Abbildung aufgezeigt an - mit Ausdehnung von der Höppestraße im Westen bis zur Kumpfmühler Straße im Osten. Das dadurch ausgewählte ruhige Gebiet setzt ich im Ergebnis aus Arealen der Grundkulisse zusammen, die unterhalb und zum Teil auch oberhalb des mit Schritt 2 vereinbarten Schwellenwertes liegen.

## Schritt 5 Anwenden einer Mindestgröße

Grundsätzlich ist eine Beschränkung auf ausreichend große Gebiete sinnvoll, um die Ruhe im Rahmen der kommunalen Handlungsmöglichkeiten tatsächlich sichern zu können und um die Handhabbarkeit der Gebietsanzahl zu gewährleisten. Auch aus Sicht der Nutzer ist eine Mindestgröße sinnvoll, etwa um bei einem Spaziergang nicht umgehend wieder in verlärmte Bereiche zu gelangen.

In manchen Lärmaktionsplänen werden Mindestgrößen für ruhige Gebiete definiert. Sie liegen in den untersuchten Fällen zwischen 3 ha in Bremen und

100 ha in Berlin. Der Lärmaktionsplan der Stadt Hamburg aus dem Jahr 2013 nennt eine Mindestgröße von 20 ha.

Mit der an der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes beteiligten Verwaltung wurde die Anwendung einer Mindestgröße von 2 ha abgestimmt, um für Regensburg typische Strukturgrößen berücksichtigen zu können.

### Schritt 6 Umgang mit sonstigen Störeinflüssen, Beurteilung der Zugänglichkeit der Flächen

Zu klären ist die Frage, wie innerhalb von vorgesehenen ruhigen Gebieten mit Lärmquellen umgegangen werden soll, die im Rahmen der Lärmkartierung nicht berücksichtigt bzw. nicht erfasst werden. Dies betrifft zum Beispiel Freizeit- und Veranstaltungslärm. Dieser ist zwar nicht Gegenstand der EG-Umgebungslärmrichtlinie, beeinträchtigt aber teilweise einige potentiell ruhige Gebiete und muss daher als qualitatives Merkmal bei der Gebietsauswahl berücksichtigt werden. Im sechsten Schritt erfolgt deshalb ein Ausschluss oder eine Einschränkung von Gebieten oder Gebietsteilen, wenn Störeinflüsse im Gebiet liegen oder auf das Gebiet einwirken.

Darüber hinaus werden Gebiete ausgeschlossen, die für die Öffentlichkeit nicht oder nur schwer zugänglich sind und somit im Sinne der Zielstellung einer Definition von ruhigen Gebieten keinen Nutzen für die Allgemeinheit haben.

### Resultierende Kulisse Ruhiger Gebiete in Regensburg

Die Ergebnisse der vorgenannten Arbeitsschritte sind in der Anlage 4 tabellarisch sowie in der Karte 21 grafisch zusammengefasst.

Als Ergebnis des Auswahlprozesses können insgesamt 22 ruhige Gebiete für eine Festsetzung empfohlen werden (Karte 21).

- **Anlage 4:** Ruhige Gebiete in Regensburg
- **Karte 21:** Ruhige Gebiete

(siehe Karten- und Anlagenanhang)

## 7.4 Hinweise zum Schutz und zur Entwicklung ruhiger Gebiete

Hintergrund einer Festsetzung von ruhigen Gebieten ist der Vorsorgegedanke. Bestehende Erholungsflächen sollen erhalten und vor zunehmender Verlärmung geschützt werden. Dem Richtlinien- und Gesetzgeber geht es bei den

ruhigen Gebieten somit um die Vermeidung der Lärmzunahme und weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung.

Grundlegende Voraussetzung für den dauerhaften Schutz der ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms ist ihre Berücksichtigung in allen Planungen, die potentiell die Lärmbelastung erhöhen können. In der Praxis betrifft dies vor allem die Bauleitplanung und die Verkehrsplanung.

Die ruhigen Gebiete sind von den zuständigen Behörden in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten. Daraus resultiert beispielsweise eine Überprüfung von Stadt- und Verkehrsplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete (z.B. Verlärmung, Zerschneidung) oder die Prüfung von Siedlungserweiterungen in ruhige Gebiete hinein.

Darüber hinaus ist aus planerischer Sicht die Integration und Weiterentwicklung des Aspektes „Ruhige Gebiete“ mit benachbarten Disziplinen wie Landschaftsplanung oder Freiflächenentwicklung wünschenswert, weil Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete in der Regel ein integriertes Vorgehen von Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanung erfordern.

So gibt es neben dem Schutz der Ruhe verwandte Ziele wie die Sicherung von ökologischen und klimatisch wertvollen Bereichen (zu denen viele ruhige Gebiete gehören) oder die Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität in der Stadt.

Zusammenfassend können folgende Handlungsansätze zum Schutz und zur Entwicklung der ruhigen Gebiete angewendet werden:

- Berücksichtigung der ruhigen Gebiete in allen potentiell lärmerhöhenden Planungen,
- Weiterentwicklung der ruhigen Gebiete im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung, Freiflächenentwicklung usw.,
- Maßnahmen im Inneren der ruhigen Gebiete wie z.B.
  - allgemeine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, beispielsweise durch attraktive und nutzergerechte Gestaltung (Liegewiesen, Grillplätze usw.),
  - Ergänzung von als angenehm empfundenen Geräuschquellen (z.B. Springbrunnen), die die als störend empfundenen Einflüsse von außen überlagern,
  - Schaffung von Sichtbarrieren zwischen ruhigen Gebieten und angrenzenden Lärmquellen,
  - Schaffung von Pufferzonen innerhalb ruhiger Gebiete mit einer Nutzungsstaffelung von innen (leise Nutzungen, z.B. Ruhebereiche, Liegewiesen) nach außen (lautere Nutzungen, z.B. Sportwiesen, Gastronomie, Einrichtungen mit hoher Besucherfrequenz),

- Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit der ruhigen Gebiete für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV).

Daneben sind auch Maßnahmen möglich, die ruhige Gebiete noch ruhiger machen oder lärmerhöhende Maßnahmen in ihrem Umfeld kompensieren und damit zu einer höheren Erholungsfunktion und Lebensqualität in der Stadt beitragen. Dazu gehören beispielsweise landschaftsgestalterisch integrierte Lärmschutzwälle und die Prüfung von verkehrsbezogenen Maßnahmen im Umfeld der Gebiete. Bei letztgenannten Maßnahmen müssen jedoch die Wechselwirkungen mit bewohnten Bereichen beachtet werden.

# 8 Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie fordert hinsichtlich der Information der Öffentlichkeit, dass die Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung erhalten soll. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt werden und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Die **Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans** erfolgte vom 16.10.2019 bis zum 17.11.2019 über das Onlineportal „Ideen für Regensburg“. Die Bürger hatten die Möglichkeit sich über konkret geplante Maßnahmen zu informieren und Ihre Meinung dazu zu äußern.

Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde durch eine Pressekonferenz, durch Flyer-Verteilaktionen und durch Aufrufe in den sozialen Medien der Stadt aufmerksam gemacht.

Die durchgeführte Onlinebeteiligung hatte drei Ziele:

1) das subjektive Lärmempfinden und die Akzeptanz von verschiedenen Lösungsansätzen von heute mit den Ergebnissen aus 2014 zu vergleichen,
2) die Bevölkerung über konkret geplante Maßnahmen gegen Lärm und über die Vorschläge zu ruhigen Gebieten zu informieren sowie diese zu bewerten und ggf. zu kommentieren
3) Vorschläge für weitere Maßnahmen gegen Lärm für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans einzuholen.

In Bezug auf die Inhalte des Lärmaktionsplans ist insbesondere die Bewertung der Maßnahmenvorschläge von Bedeutung. In Summe wurden die 18 Maßnahmen gegen Lärm und 24 Vorschläge zu ruhigen Gebieten 466-mal bewertet und 104-mal kommentiert.
Im Ergebnis ist festzustellen, dass mit 89% aller Bewertungen deutlich mehr positive Bewertungen abgegeben wurden als neutrale oder negative Bewertungen. Es besteht eine hohe Akzeptanz und Zustimmung zu den Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans.

Die Ergebnisse des Online-Beteiligungsverfahrens sind in Anlage 5 zusammengefasst.

- **Anlage 5:** Online-Beteiligungsverfahren auf www.ideen-fuer-regensburg.de, wesentliche Ergebnisse

Der komplette Auswertungsbericht ist online abrufbar unter
https://www.ideen-fuer-regensburg.de/regensburg/de/home/file/fileId/335/name/2019-12-05_Auswertungsbericht%202.%20Öffentlichkeitsbeteiligung_final.pdf

Eine Beteiligung betroffener Fachstellen zum Lärmaktionsplan erfolgte prozessbegleitend durch die Arbeitsgruppe Lärm. Beteiligt wurden außerdem die „das Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH“ und die Regierung der Oberpfalz. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Träger öffentlicher Belange, die in ihrer Zuständigkeit zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen zu beteiligen sind.

Die Autobahndirektion Südbayern wurde über die Maßnahmen des Lärmaktionsplans unterrichtet. Eine Zustimmung der Autobahndirektion Südbayern ist jedoch zur Umsetzung der Maßnahmen nicht erforderlich.

Das Einvernehmen der Regierung der Oberpfalz liegt in Anlage 6 bei.

- **Anlage 6:** Einvernehmen der Regierung der Oberpfalz

## Tabellenverzeichnis


- Tabelle 1: Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen 10
- Tabelle 2: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nach Gebietstypen 11
- Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen, Schienen und IVU-Anlagen belasteten Personen, ganztags ($L_{DEN}$), Lärmkartierung 2015 von Lärmkontor 20
- Tabelle 4: Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen, Schienen und IVU-Anlagen belasteten Personen, nachts ($L_{Night}$), Lärmkartierung 2015 von Lärmkontor 20
- Tabelle 5: Lärmbrennpunkte 2016 (nach Lärmbrennpunkt-Nr. sortiert) 28
- Tabelle 6: Grundsätzliche Strategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung 33
- Tabelle 7: Lärmbrennpunkte mit lärmrelevanter Abnahme der Verkehrsbelastungen im Zielszenario 2030 46
- Tabelle 8: Lärmbrennpunkte mit lärmrelevanter Zunahme der Verkehrsbelastungen im Zielszenario 2030 47
- Tabelle 9: Vorauswahl akustischer Härtefälle 60
- Tabelle 10: Ausschluss von Tempo 30 aufgrund der Bebauung 63
- Tabelle 11: Netzkategorie der Prüfabschnitte 65
- Tabelle 12: Vereinbarkeit der Lichtzeichenkoordinierung an den Prüfabschnitten 66
- Tabelle 13: ÖPNV an den Prüfabschnitten 68
- Tabelle 14: Prüfergebnisse der abwägungsrelevanten Belange für Tempo 30 70
- Tabelle 15: Screening für Lärmbrennpunkte mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit ($v_{zul.}$) von mehr als 50 km/h 75
- Tabelle 16: Empfehlungen für lärmmindernde Deckschichten für innerörtliche Straßen vom bayerischen StMI 78
- Tabelle 17: Zustandsklasse und Schadensausprägung 80
- Tabelle 18: Maßnahmenbereiche mit Zustandsklasse 5 81
- Tabelle 19: Herleitung einer Gesamtpriorität zur Erneuerung von Fahrbahnoberflächen 82
- Tabelle 20: Maßnahmenbereiche mit Gesamtpriorität 1 zur Erneuerung von Fahrbahnoberflächen 83
- Tabelle 21: Theoretische Leistungsfähigkeit von Fahrbahnquerschnitten (in Anlehnung an die RASt 06) 87

- Tabelle 22: Einschätzung zu Handlungsspielräumen in den Maßnahmenbereichen mit 4-streifigen Fahrbahnen 89
- Tabelle 23: Einschätzung zu Handlungsspielräumen in den Maßnahmenbereichen mit 2-streifigen Fahrbahnen (überbreit oder Einbahnstraße) 90
- Tabelle 24: Lärmbrennpunkte, an denen Lärmschutzwände in Betracht kommen 107
- Tabelle 25: Lärmbrennpunkte mit „Lärmlücken“ bei senkrechter Bebauung 109
- Tabelle 26: Lärmbrennpunkte mit „Lärmlücken“ in vorhandenen geschlossenen Strukturen 111
- Tabelle 27: 5-Jahres-Maßnahmenpaket 114
- Tabelle 28: Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Regensburg belasteten Menschen - Analyse 2015 und nach Umsetzung des 5-Jahres-Maßnahmenpakets 117
- Tabelle 29: Entlastungswirkungen des 5-Jahres-Maßnahmenpakets 120
- Tabelle 30: Kostenschätzung zum 5-Jahres-Maßnahmenpaket 123
- Tabelle 31: Kosten und Entlastungseffekte des 5-Jahres-Maßnahmenpakets 125
- Tabelle 32: Bewertungsmaßstäbe der quantitativen Kriterien 126
- Tabelle 33: Zusammenfassende Bewertung der quantitativen Kriterien nach Maßnahmen 127
- Tabelle 34: Bewertung der qualitativen Kriterien 130
- Tabelle 35: Bewertungsskala der Gesamtbewertung 130
- Tabelle 36: Gesamtbewertung der quantitativen und qualitativen Kriterien 131
- Tabelle 37: Schallschutzfensterprogramm Augsburg: Lärmpegel, bei deren Überschreitung Schallschutzfenster gefördert wurden 137
- Tabelle 38: Prioritätsstufen eines Förderprogramms passiver Schallschutz mit Umfang und Kosten 139
- Tabelle 39: Häufig verwendete Auswahlkriterien für ruhige Gebiete 144
- Tabelle 40: Gängige Kategorien von ruhigen Gebieten 145

## Abbildungsverzeichnis


- Abbildung 1: Stadt Regensburg mit Stadtbezirken 3
- Abbildung 2: Zuordnung der benannten Maßnahmenvorschläge zu Kategorien 13
- Abbildung 3: Lärmschutzeinrichtungen im Straßen- und Schienenverkehr 15
- Abbildung 4: Zusammenhang zwischen Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil (> 2,8 t) und Lärmbelastung 16
- Abbildung 5: Lärmkarte $L_{DEN}$ für das Kartierungsnetz (Ausschnitt der Anlage 1a, Lärmkontor GmbH) 17
- Abbildung 6: Lärmkarte $L_{Night}$ für das Schienennetz (Ausschnitt der Anlage 2b, Lärmkontor GmbH) 18
- Abbildung 7: Lärmkarte $L_{DEN}$ für das Straßen- und Schienennetz (Ausschnitt der Anlage 3a, Lärmkontor GmbH) 18
- Abbildung 8: Lärmkarte $L_{Night}$ für das Straßen- und Schienennetz (Ausschnitt der Anlage 3b, Lärmkontor GmbH) 19
- Abbildung 9: Lärmkarte $L_{DEN}$ für IVU-Anlagen (Ausschnitt der Anlage 5a, Lärmkontor GmbH)) 19
- Abbildung 10: Lärmbetroffenheit im Straßenverkehr ganztags ($L_{DEN}$) (Ausschnitt der Anlage 4a, Lärmkontor GmbH) 23
- Abbildung 11: Lärmbetroffenheit im Straßenverkehr nachts ($L_{Night}$) (Ausschnitt der Anlage 4b, Lärmkontor GmbH) 24
- Abbildung 12: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen 31
- Abbildung 13: Lärmminderungspotential ausgewählter Maßnahmen 34
- Abbildung 14: Entwicklung der Einwohner der Stadt Regensburg bis 2030 36
- Abbildung 15: Mittlere Wegelängen in Regensburg nach Wegezwecken, 2011 37
- Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl des Zielszenarios 2030 38
- Abbildung 17: Vergleich Zielszenario 2030 mit Status-Quo 2011 (Wege in Regensburg) 39
- Abbildung 18: Erste Ausbaustufe Tramnetz 40
- Abbildung 19: Beispiel für Minderungspotentiale durch Verkehrsbündelung 44
- Abbildung 20: Erforderliche bzw. mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans kompatible Straßenneu-, Straßenaus- und Straßenrückbaumaßnahmen 45

- Abbildung 21: Städtebaulicher Testentwurf Clermont-Ferrand-Allee, Altdorferstraße 51
- Abbildung 22: Darstellung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen 54
- Abbildung 23: Antriebs-, Roll- und Gesamtgeräusch von Pkw und Lkw in Abhängigkeit der Geschwindigkeit 76
- Abbildung 24: Potentiale der Lärmminderung von Straßendeckschichten nach Verkehrsarten und Geschwindigkeiten 77
- Abbildung 25: Abmarkierung von Angebotsstreifen für den Radverkehr auf einer 4-streifigen Fahrbahn (Beispiel Brandenburgische Straße, Berlin) 88
- Abbildung 26: Abmarkierung von Radfahrstreifen für den Radverkehr auf einer 2-streifigen Fahrbahn (Beispiel Universitätsstraße und Galgenbergstraße, Regensburg) 88
- Abbildung 27: Adolf-Schmetzer-Straße, Bestand zwischen Gabelsbergerstraße - Weißenburgstraße sowie möglicher Querschnitt entsprechend Testentwurf des SRK 94
- Abbildung 28: Hermann-Geib-Straße - Bestand zwischen Alfons-Auer-Straße und Furtmayrstraße 95
- Abbildung 29: Hermann-Geib-Straße - Bestandsquerschnitt Höhe Friedhof 95
- Abbildung 30: Hermann-Geib-Straße - Testentwurf 1 Höhe Friedhof 96
- Abbildung 31: Hermann-Geib-Straße - Testentwurf 2 Höhe Friedhof 97
- Abbildung 32: Hermann-Geib-Straße - Testentwurf 3 Höhe beidseitiger Bebauung 97
- Abbildung 33: Hermann-Geib-Straße - Testentwurf 4 Höhe Friedhof 98
- Abbildung 34: Greflingerstraße - Bestand zwischen Weißenburger Straße und Adolf-Schmetzer Straße 99
- Abbildung 35: Greflingerstraße - Bestandsquerschnitt 99
- Abbildung 36: Greflingerstraße - Testentwürfe: kurzfristig Parkstreifen (oben), mittel- bis langfristig mit neuer Querschnittsgestaltung (unten) 100
- Abbildung 37: Donaustaufer Straße, Bestand zwischen Reinhausener Brücke und Donaustaufer Straße 101
- Abbildung 38: Donaustaufer Straße - Bestandsquerschnitt 102
- Abbildung 39: Donaustaufer Straße - Testentwürfe: kurzfristig Parkstreifen (oben), mittel- bis langfristig mit neuer Querschnittsgestaltung (unten) 102
- Abbildung 40: Beispiele für bauliche und städtebauliche Lärmschutzlösungen bei offenen Wohnstrukturen 104
- Abbildung 41: Beispiele für Baulückenschließung in München Haidhausen 105

- Abbildung 42: Beispiele für Hof- und Baulückenschließung 106
- Abbildung 43: Anpassen der Abgrenzung der ausgewählten Gebiete auf Grundlage des Flächennutzungsplanes am Beispiel des Dörnbergparks 148

## Anhang Lärmaktionsplan - Karten

(Seitenzahl: Hinweisstelle im Text)

- Karte 1: Verkehrsmengen im Kartierungsnetz 14
- Karte 2: Schwerverkehrsanteile im Kartierungsnetz 14
- Karte 3: Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz 14
- Karte 4: Straßenbelag-Korrekturwerte im Kartierungsnetz 14
- Karte 5: Lärmbelastung Straßenverkehr an bewohnten Gebäuden nach Schwellenwerten ganztags ($L_{DEN}$) 22
- Karte 6: Lärmbelastung Straßenverkehr an bewohnten Gebäuden nach Schwellenwerten nachts ($L_{Night}$) 22
- Karte 7: Lärmbrennpunkte und Prioritäten 30
- Karte 8: Fahrbahnbeläge und -zustände an den Maßnahmenbereichen 57
- Karte 9: Fahrstreifenanzahl und -breite an den Maßnahmenbereichen 57
- Karte 10: Akustische Härtefälle an Maßnahmenbereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h 62
- Karte 11: Verbleibende Prüfabschnitte zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 64
- Karte 12: Prüfempfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung 73
- Karte 13: Konzept zur Fahrbahnsanierung 85
- Karte 14: Konzept straßenräumliche Maßnahmen 93
- Karte 15: Prüfabschnitte für aktiven Schallschutz 111
- Karte 16: Integriertes Gesamtkonzept - 5-Jahres-Maßnahmenpaket 115
- Karte 17: Wirkungsanalyse - Minderungswirkung in den Lärmbrennpunkten ganztags 118
- Karte 18: Wirkungsanalyse - Minderungswirkung in den Lärmbrennpunkten nachts 118
- Karte 19: Grundkulisse mit geeigneten Flächennutzungen für ruhige Gebiete 146
- Karte 20: Darstellung der Pegelflächen $L_{DEN\ (Straße,\ IVU)}$ > 55 dB(A) und $L_{DEN\ (Schiene)}$ > 60 dB(A) 147
- Karte 21: Ruhige Gebiete 149

## Anhang Lärmaktionsplan - Anlagen

(Seitenzahl: Hinweisstelle im Text)


- Anlage 1: Maßnahmenvorschläge aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung mit Relevanz für den Lärmaktionsplan 13
- Anlage 2: Maßnahmen des Lärmaktionsplans 112
- Anlage 3: Wirkungen des 5-Jahres-Maßnahmenpakets 121
- Anlage 4: Ruhige Gebiete in Regensburg 149
- Anlage 5: Online-Beteiligungsverfahren auf www.ideen-fuer-regensburg.de, wesentliche Ergebnisse 152
- Anlage 6: Einvernehmen der Regierung der Oberpfalz 153


## Anhang Lärmaktionsplan - Darstellungen zu den schalltechnischen Berechnungen (LÄRMKONTOR)


- Anlage 1a: Schallimmissionsplan Straßenverkehr, Day-Evening-Night (24 Stunden) VBUS
- Anlage 1b: Schallimmissionsplan Straßenverkehr, Night (22 - 6 Uhr) VBUS
- Anlage 1c: Schallimmissionsplan Straßenverkehr-Planfall, Day-Evening-Night (24 Stunden) VBUS
- Anlage 1d: Schallimmissionsplan Straßenverkehr-Planfall, Night (22 - 6 Uhr) VBUS
- Anlage 2a: Schallimmissionsplan Schienenverkehr, Day-Evening-Night (24 Stunden) VBUSch
- Anlage 2b: Schallimmissionsplan Schienenverkehr, Night (22 - 6 Uhr) VBUSch
- Anlage 3a: Schallimmissionsplan Straßen- plus Schienenverkehr, Day-Evening-Night (24 Stunden) VBUS/ VBUSch
- Anlage 3b: Schallimmissionsplan Straßen- plus Schienenverkehr, Night (22 - 6 Uhr) VBUS/ VBUSch
- Anlage 4a: Betroffenendichte $L_{DEN}$ > 67 dB(A) pro 10.000 $m^2$ (ha) Straßenverkehr, Day-Evening-Night (24 Stunden) VBUS
- Anlage 4b: Betroffenendichte $L_{Night}$ > 57 dB(A) pro 10.000 $m^2$ (ha) Straßenverkehr, Night (22 - 6 Uhr) VBUS
- Anlage 4c: Lärmbrennpunkte Straßenverkehr VBUS

- Anlage 5a: Schallimmissionsplan IVU-Anlagen Gewerbelärm Day-Evening-Night (24 Stunden) VBUI
- Anlage 5b: Schallimmissionsplan IVU-Anlagen Gewerbelärm Night (22 - 6 Uhr) VBUI

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel


**Kassel**

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

**Berlin**

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

**Hamburg**

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 1

**Verkehrsmengen im Kartierungsnetz**

**DTV in Kfz/24h**

- bis 5.000
- > 5.000 bis 10.000
- > 10.000 bis 20.000
- > 20.000 bis 40.000
- > 40.000 bis 82.000

**Datengrundlage**

Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**

Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014, Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016, Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Januar 2016

0 1 2 km

N

LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 2

**Schwerverkehrsanteile im Kartierungsnetz**

**SV-Anteile 22 - 6 Uhr (Lkw + Bus)**

- bis 5%
- bis 10%
- bis 20%
- > 20%

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung
2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Januar 2016

0 1 2 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 3

**Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz**

**Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 bis 80 km/h
- Pkw 100 km/h, Lkw 80 km/h
- Pkw 120 km/h, Lkw 80 km/h
- Pkw ≥ 130 km/h, Lkw 80 km/h

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung
2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Januar 2016

0 1 2 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 4

**Straßenbelag-Korrekturwerte im Kartierungsnetz**

**Belag-Korrektur in dB(A)**

- \- 2 dB(A)
- 0 dB(A)
- + 2 dB(A)
- + 6 dB(A)

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung
2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Januar 2016

0 1 2 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 5

**Lärmbelastungen Straßenverkehr an bewohnten Gebäuden nach Schwellenwerten ganztags**

**Lärmbelastungen ganztags ($L_{DEN}$)**

- > 67 dB(A) (Auslösewerte der Lärmaktionsplanung)
- > 75 dB(A) (Spitzenpegel)
- ≤ 67 dB(A) oder unbewohnt

Kartierungsnetz

**Datengrundlage**

Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**

Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014, Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016, Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Juni 2016

0 0,5 1 1,5 km

N


LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 6

**Lärmbelastungen Straßenverkehr an bewohnten Gebäuden nach Schwellenwerten nachts**

**Lärmbelastungen nachts ($L_{Night}$)**

- > 57 dB(A) (Auslösewerte der Lärmaktionsplanung)
- > 65 dB(A) (Spitzenpegel)
- ≤ 57 dB(A) oder unbewohnt

Kartierungsnetz Straße

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014, Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016, Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Juni 2016

0 0,5 1 1,5 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 7

**Lärmbrennpunkte und Prioritäten**

**Lärmbrennpunkte**

03.01 Bereich und Lärmbrennpunkt-Nr.

**Prioritäten**

- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität

**Lärmsensible Einrichtungen**

- Schule $L_{DEN}$ > 67 dB(A)

Kartierungsnetz

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2016

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Juni 2016

0 0,5 1 1,5 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 8

**Fahrbahnbeläge und -zustände an den Lärmbrennpunkten**

**Fahrbahnzustand**

- Zustandsklasse 1
- Zustandsklasse 2
- Zustandsklasse 3
- Zustandsklasse 4
- Zustandsklasse 5
- Zustandsklasse richtungweise unterschiedlich
- Lärmmindernder Fahrbahnbelag
- Abschnitt nicht in städtischer Baulast
- Kartierungsnetz
- 03.01 Bereich und Nr. Lärmbrennpunkt

**Datengrundlage**
Zustandsklassen der Straßen in städtischer Baulast Stadt Regensburg 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014, Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016, Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Juli 2016

0 0,5 1 1,5 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

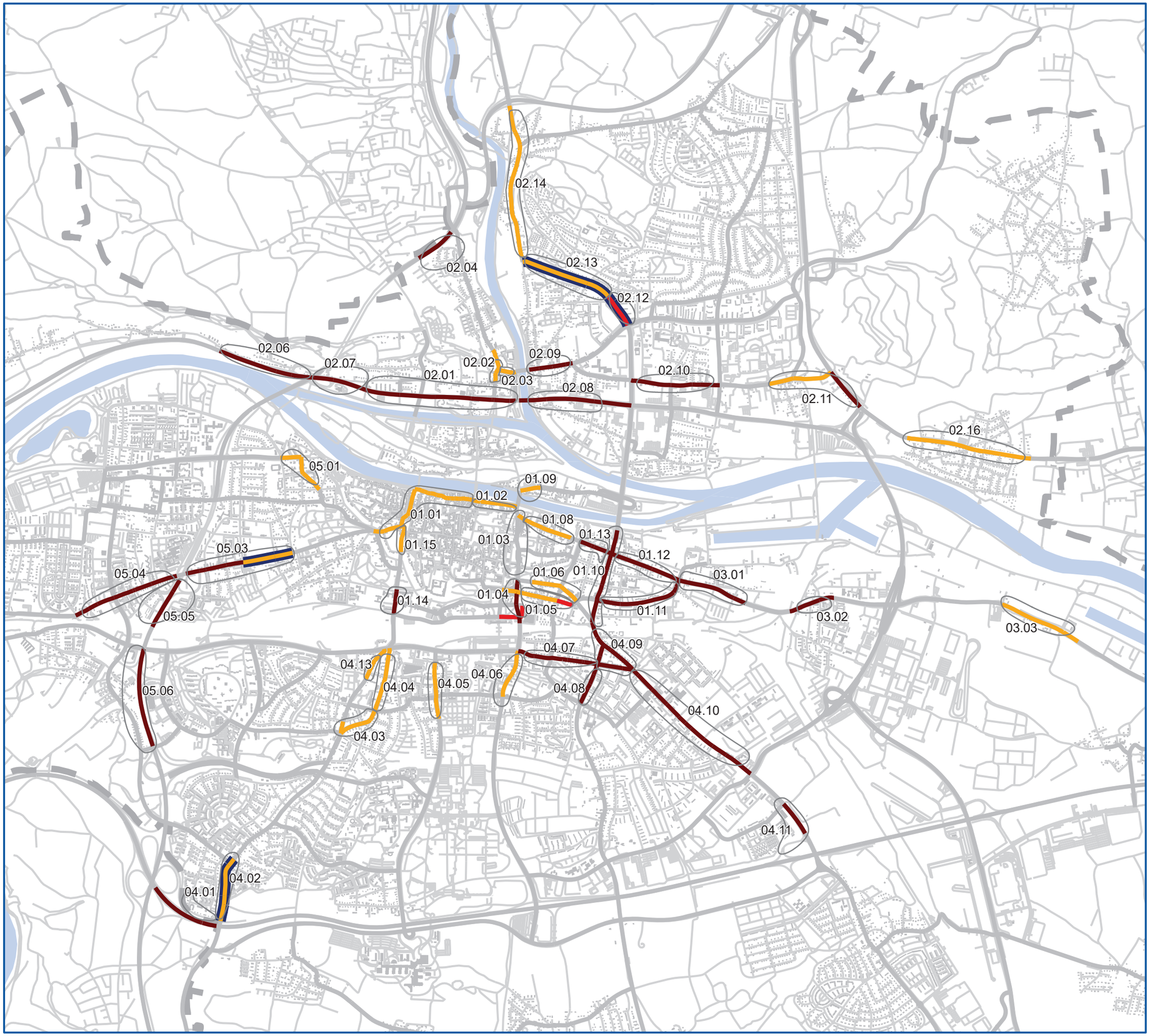
**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 9

**Fahrstreifenzahl und - breite an den Lärmbrennpunkten**




**Anzahl Fahrstreifen**

- 1 Fahrstreifen
- 2 Fahrstreifen
- 3 Fahrstreifen
- 4 Fahrstreifen
- überbreite Fahrstreifen

Kartierungsnetz

03.01 Bereich und Nr. Lärmbrennpunkt

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung
2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Mai 2019

0 0,5 1 1,5 km

N


LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 10

**Akustische Härtefälle an Maßnahmenbereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h**

Abschnitt mit vorhandener akustischer Voraussetzung

Maßnahmenbereich

**Datengrundlage**
Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2016

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Februar 2017

0 0,5 1,0 1,5km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 11

**Verbleibende Prüfabschnitte**

Abschnitt mit vorhandener akustischer Voraussetzung und dichter Bebauung

Maßnahmenbereich

02.14
02.04
02.13
02.12
02.03
02.02
02.09
02.07
02.01
02.06
02.10
02.11
02.08
02.16
05.01
01.09
01.01
01.08
01.13
01.02
01.10
01.15
01.03
01.12
01.06
03.01
05.03
05.04
01.14
01.04
01.11
03.03
05.05
01.05
03.02
04.13
04.04
04.07
04.09
05.06
04.03
04.05
04.06
04.08
04.10
04.11
04.02
04.01

**Datengrundlage**
Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2016

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Februar 2017

0 0,5 1,0 1,5km

N


LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 12

**Prüfempfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung**

- Abschnitt mit Prüfempfehlung für Tempo 30 Nachts
- Abschnitt mit Prüfempfehlung für Tempo 30 Nachts - Abschnitt mit bedingter Eignung
- Abschnitt mit Prüfempfehlung für Tempo 30 Tag und Nacht
- Abschnitt mit Prüfempfehlung für Tempo 30 Tag und Nacht - Abschnitt mit bedingter Eignung

**Datengrundlage**
Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2016

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Mai 2019

0 0,5 1,0 1,5km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 13

**Konzept zur Fahrbahnsanierung**

**Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Belag**

- geplant und Empfehlung des Lärmaktionsplans
- Prüfempfehlung des Lärmaktionsplans

**Fahrbahnsanierung ohne lärmminderndem Belag**

- geplant und Empfehlung des Lärmaktionsplans/ *bereits umgesetzt

- Kartierungsnetz
- 03.01 Bereich und Nr. Lärmbrennpunkt

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung
2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Mai 2019

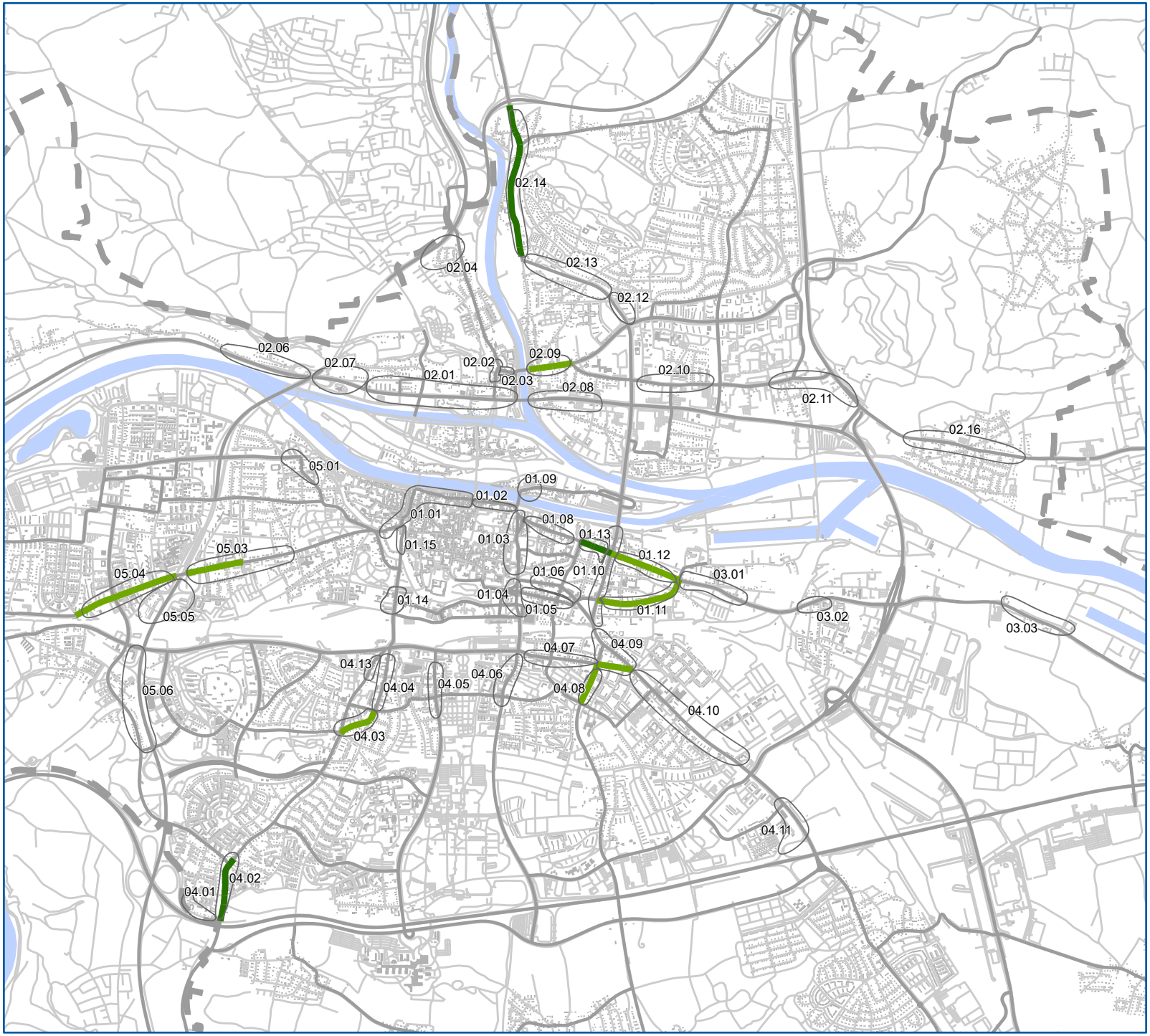
0 0,5 1 1,5 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de




# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 14

**Konzept straßenräumliche Maßnahmen**

**Straßenräumliche Maßnahmen**

- geplant und Empfehlung des Lärmaktionsplans
- Prüfempfehlung des Lärmaktionsplans

- Kartierungsnetz
- 03.01 Bereich und Nr. Lärmbrennpunkt

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014, Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016, Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Juni 2019

0 0,5 1 1,5 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

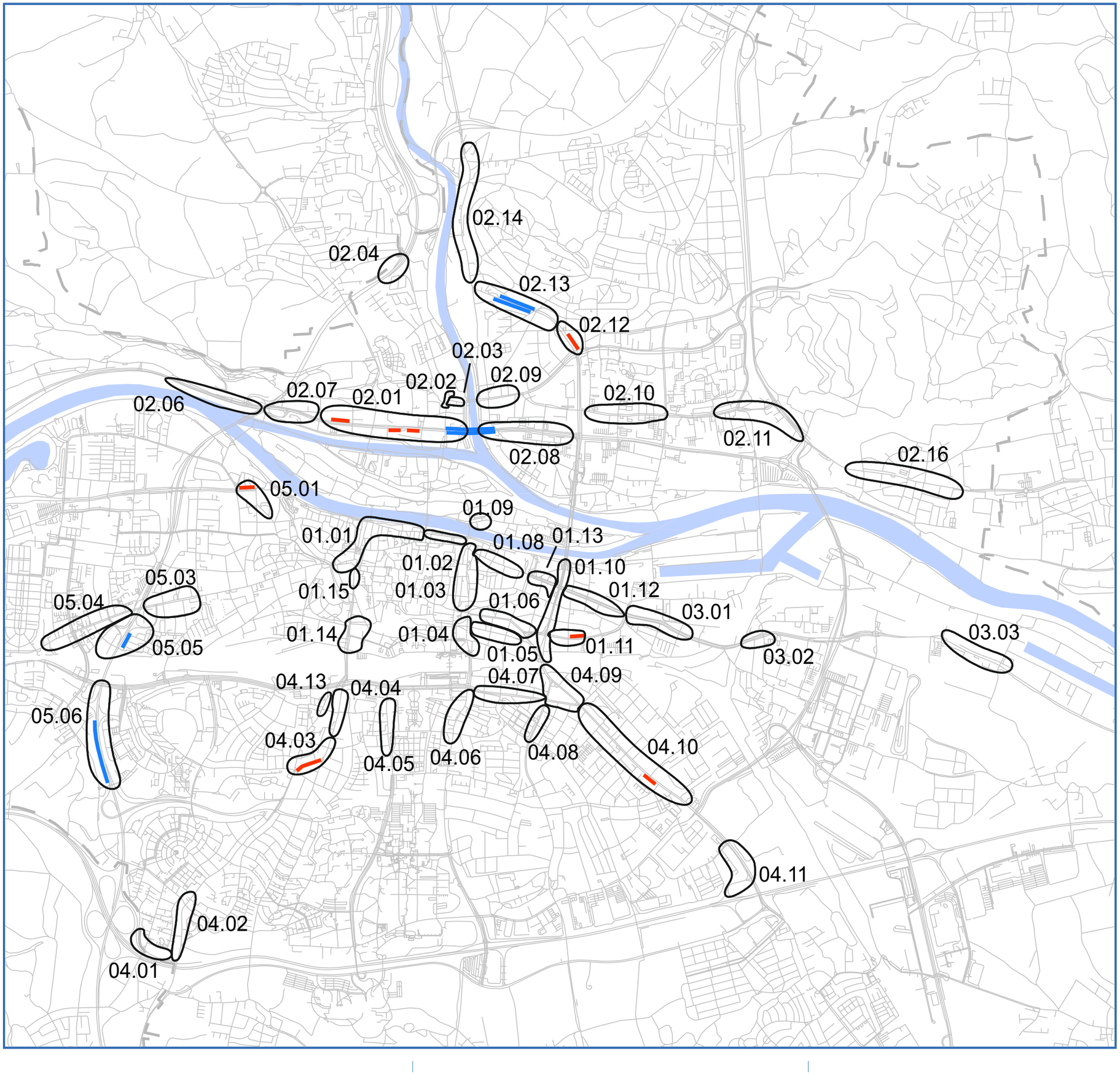
**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 15

**Prüfabschnitte für aktiven Schallschutz**




- geeignete Bereiche für eine Baulücken- oder Hofschließung
- geeignete Bereiche für Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle (inkl. Verbesserung bestehender Anlagen)
- Maßnahmenbereich

**Datengrundlage**
Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2016

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Mai 2019

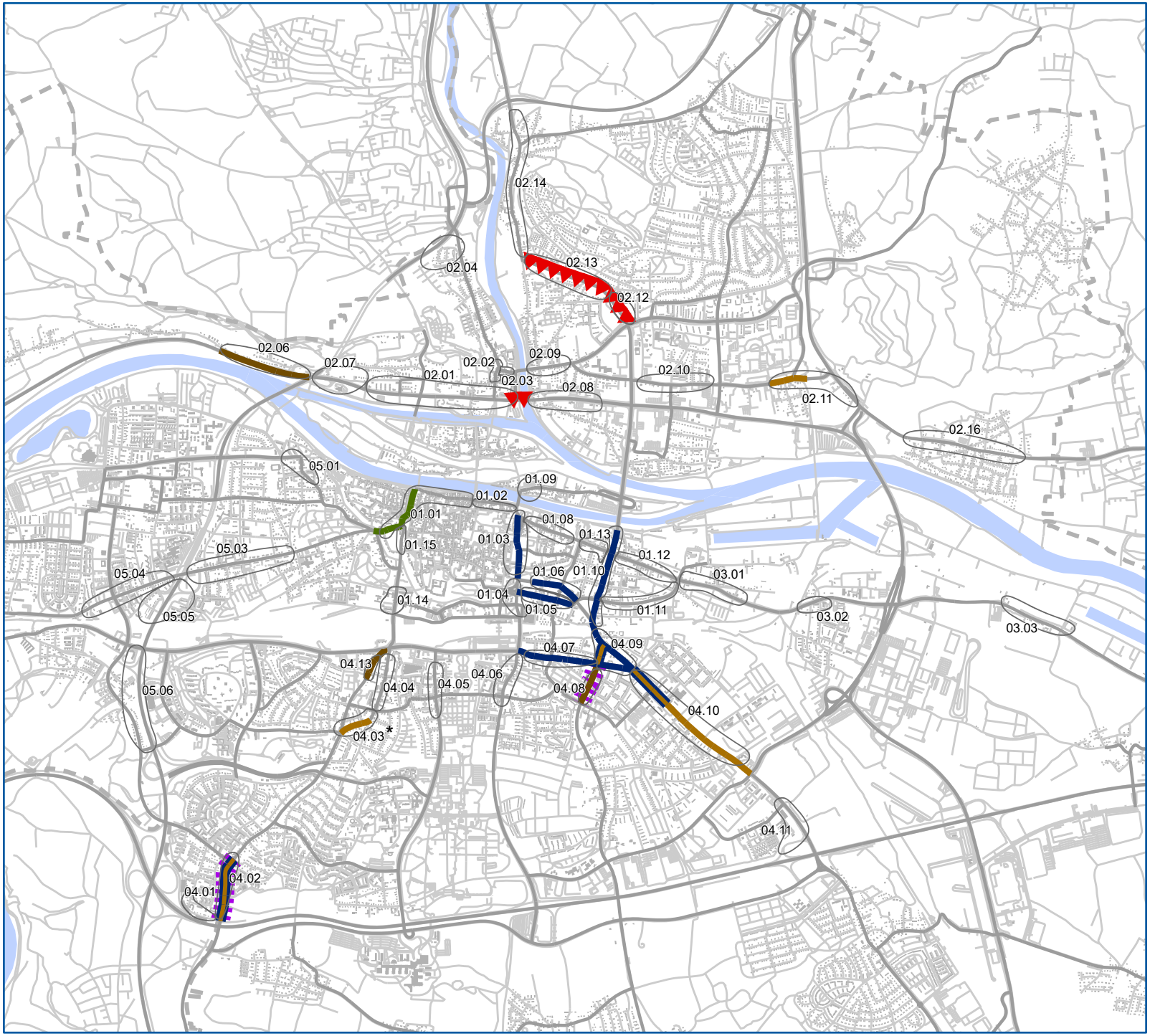
0 0,5 1,0 1,5km

N


LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de




# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 16

**Integriertes Gesamtkonzept**
**- 5-Jahres-Maßnahmenpaket -**

**Maßnahmen/ Prüfempfehlungen**

- Tempo 30 ganztags (Prüfempfehlung)
- Tempo 30 nachts (Prüfempfehlung)
- Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Asphalt (bereits geplant/ Prüfempfehlung)
- Fahrbahnsanierung ohne lärmmindernden Asphalt (bereits geplant/ *bereits umgesetzt)
- Straßenräumliche Maßnahmen (bereits geplant/ Prüfempfehlung)
- aktiver Schallschutz (bereits geplant)
- Kartierungsnetz
- 03.01 Bereich und Nr. Lärmbrennpunkt

**Datengrundlage**
Ergänztes Straßennetz der Lärmkartierung
2. Stufe Lärmkontor 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer
© GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Juni 2019

0 0,75 1,5 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 17

**Wirkungsanalyse - Minderungswirkung in den Lärmbrennpunkten ganztags**

**Maximale Pegeländerung ganztags $L_{DEN}$**

- mehr als -3 dB(A)
- bis -3 dB(A)
- bis -2 dB(A)
- bis -1 dB(A)
- zwischen - 0,5 dB(A) und 0,5 dB(A)
- bis + 1 dB(A)
- bis + 2 dB(A)
- bis + 3 dB(A)

03.01 Bereich und Nr. Lärmbrennpunkt

Kartierungsnetz Straße

**Datengrundlage**
Berechnung zur Maßnahmenwirkung
Lärmkontor 2017

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014, Gebäude Stadt Regensburg 2013, Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer © GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Mai 2019

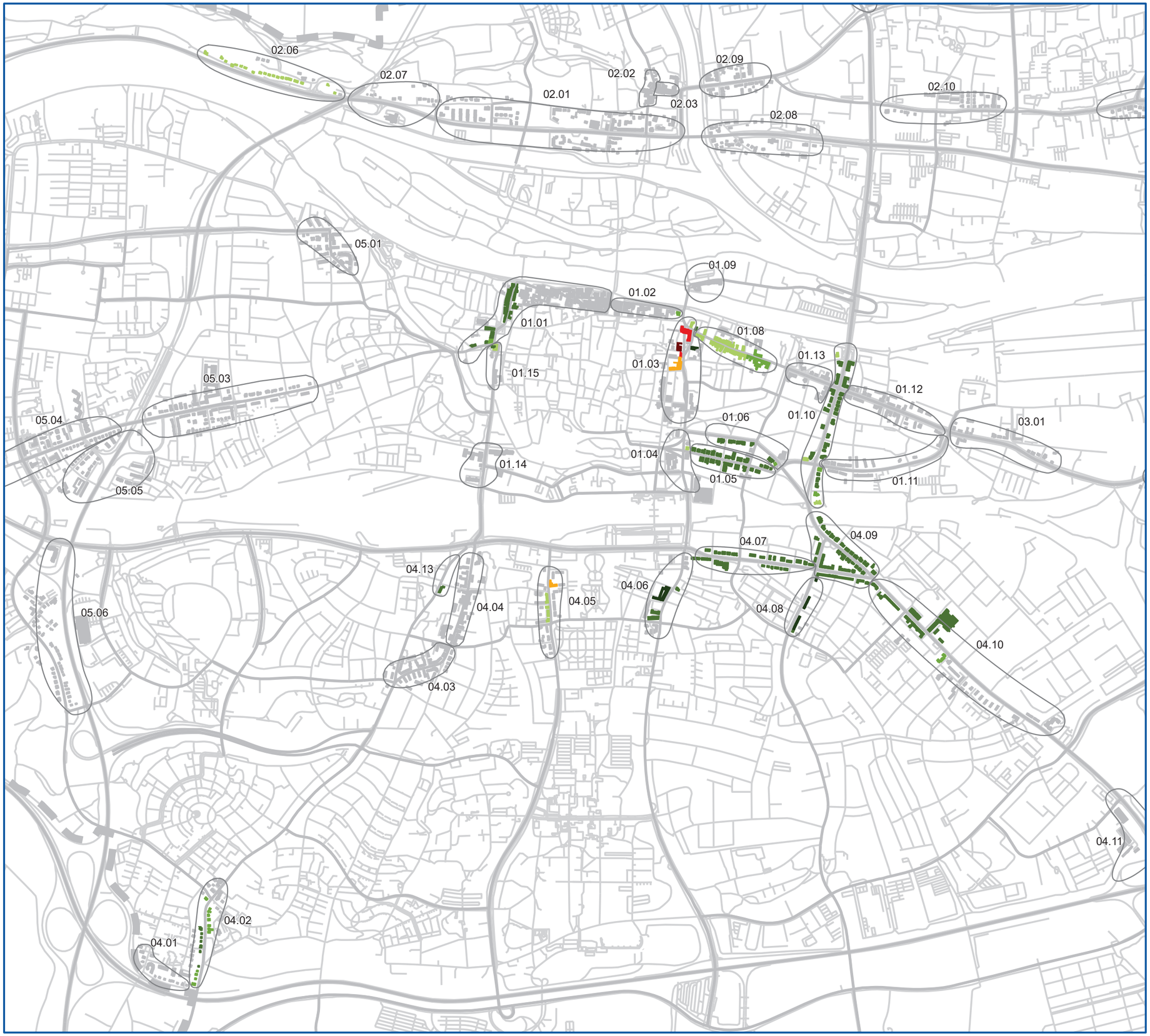
0 0,5 1 km

N


LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de




# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte

**Wirkungsanalyse - Minderungswirkung in den Lärmbrennpunkten nachts**

**Maximale Pegeländerung ganztags $L_{Night}$**

- mehr als -3 dB(A)
- bis -3 dB(A)
- bis -2 dB(A)
- bis -1 dB(A)
- zwischen - 0,5 dB(A) und 0,5 dB(A)
- bis + 1 dB(A)
- bis + 2 dB(A)
- bis + 3 dB(A)

03:01 Bereich und Nr. Lärmbrennpunkt

Kartierungsnetz Straße

**Datengrundlage**
Berechnung zur Maßnahmenwirkung
Lärmkontor 2017

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014, Gebäude Stadt Regensburg 2013, Wegenetz OpenStreetMap 2015, Gewässer © GeoBasis-DE/ BKG 2015

**Stand** Mai 2019

0 0,5 1 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 19

**Ruhige Gebiete**
**Geeignete Flächennutzungen**

Grundkulisse

potenziell geeignete Flächen für die Auswahl ruhiger Gebiete = Grundkulisse

- Flächen, bestehend aus (gem. FNP / LP): allgemeine Grünflächen, Friedhöfe, Flächen für die Landwirtschaft, Flächen für Wald, ökologische Vorrangflächen, sonstige Grünflächen, Wasserflächen
- Flächen, bestehend aus (gem. FNP / LP): Kleingartenanlagen

potenziell ungeeignete Flächen für die Auswahl ruhiger Gebiete

- Flächen, bestehend aus (gem. FNP / LP): Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen, Sondergebiete, Flächen für den Gemeinbedarf, überörtlicher Straßenverkehr, Bahnanlagen, Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen

**Datengrundlage**
Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2016
Arbeitsplan zur Fortschreibung FNP / LP 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Flächennutzungen Arbeitsplan zur Fortschreibung FNP / LP Stadt Regensburg Dez. 2015

**Stand** Juli 2017

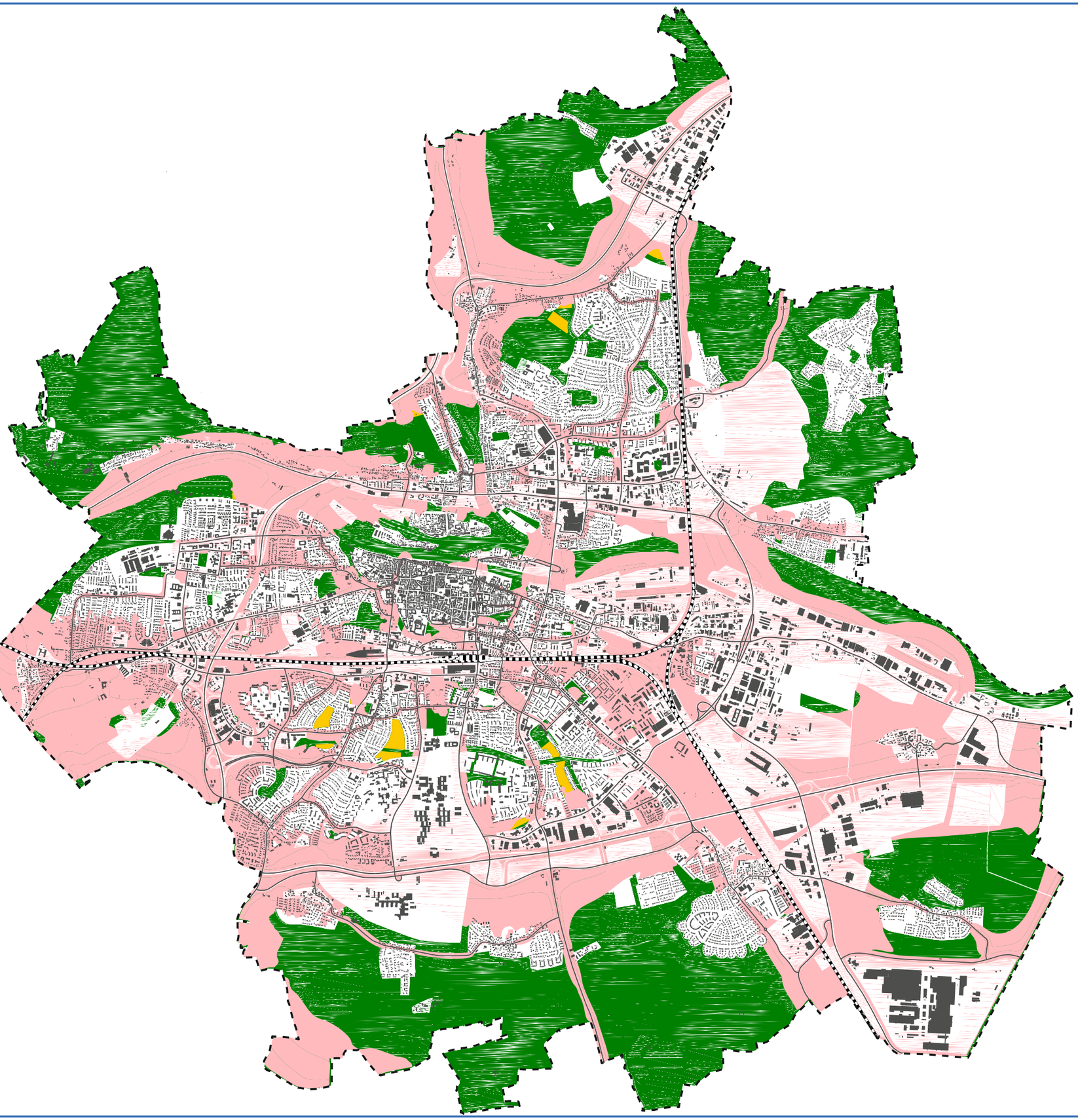
0 0,5 1,0 1,5km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel


**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de



# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 20

**Ruhige Gebiete**
**Darstellung der Pegelflächen**
**$L_{DEN\ (Straße,\ IVU)}$ > 55 dB(A)**
**$L_{DEN\ (Schiene)}$ > 60 dB(A)**

verlärmte Bereiche mit
$L_{DEN\ (Straße,\ IVU)}$ > 55 dB(A)
$L_{DEN\ (Schiene)}$ > 60 dB(A)

Grundkulisse

Kleingartenanlagen

**Datengrundlage**
Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2016
Arbeitsplan zur Fortschreibung FNP / LP 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Flächennutzungen Arbeitsplan zur Fortschreibung FNP / LP Stadt Regensburg Dez. 2015

**Stand** Juli 2017

0 0,5 1,0 1,5km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

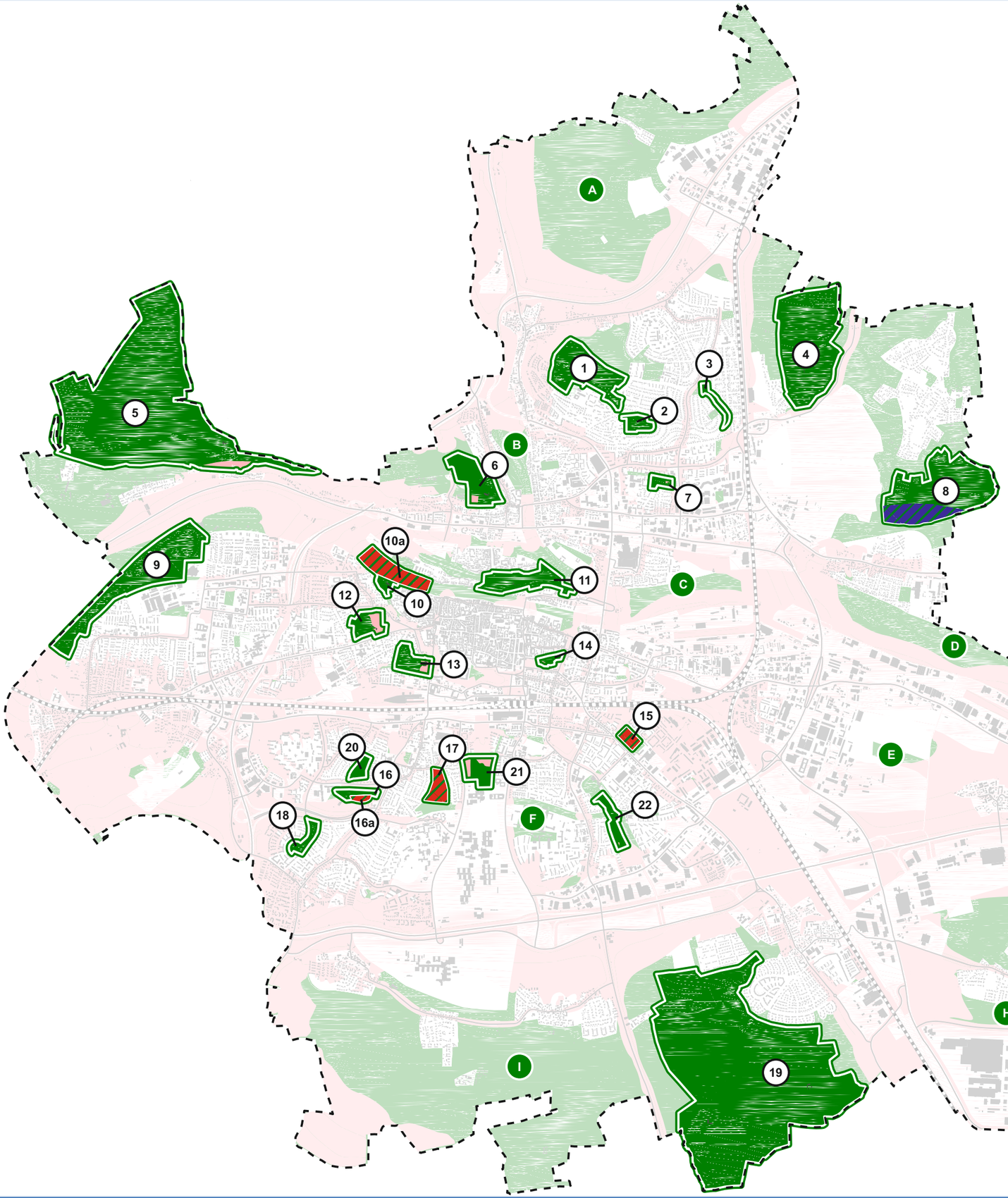

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

# Stadt Regensburg

## Lärmaktionsplan

Karte 21
**Ruhige Gebiete**




- Ausgewählte Ruhige Gebiete
- Hinweisfläche
- Pufferbereich
- 4 Nummer des Ruhigen Gebiets
- A Nicht ausgewählte Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete der Grundkulisse mit
$L_{DEN\ (Straße,\ IVU)}$ < 55 dB(A)
$L_{DEN\ (Schiene)}$ < 60 dB(A)

verlärmte Bereiche der Grundkulisse und der Kleingartenanlagen mit
$L_{DEN\ (Straße,\ IVU)}$ ≥ 55 dB(A)
$L_{DEN\ (Schiene)}$ ≥ 60 dB(A)

**Datengrundlage**
Lärmkartierung 2. Stufe Lärmkontor 2016
Arbeitsplan zur Fortschreibung FNP / LP 2015

**Kartengrundlage**
Stadtgrenze Stadt Regensburg 2014,
Gebäudemodell Lärmkartierung 2. Stufe 2016,
Flächennutzungen Arbeitsplan zur Fortschreibung FNP / LP Stadt Regensburg Dez. 2015

**Stand** Juli 2017

0 0,5 1,0 1,5km

N


LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

**LK Argus GmbH**
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25-30
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

**LK Argus Kassel GmbH**
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

| **Nr. des Maßnahmen-bereichs** | **Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt)** | **relevante Maßnahmenvorschläge für den Lärmaktionsplan**<br>Auswertung durch LK Argus, (Anzahl der Nennungen) |
|---|---|---|
| 01.01.02 | Neuhausstraße/ Weißgerbergraben, Jakobstraße - Am Weinmarkt | Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30, Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge |
| 01.01.03 | Keplerstraße, Weißgerbergraben - Brückstraße | Einsatz geräuscharmer Busse, Verbreiterung des Straßenquerschnitts, Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30, Verringerung von Parksuchverkehr |
| 01.02 | Thundorferstraße, Brückstraße - Eiserne Brücke | Einsatz geräuscharmer Busse, Reduzierung MIV und ÖPNV |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße, Ostengasse - Ostenallee | Einsatz geräuscharmer Busse (3), Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30, Einbau von Schallschutz-fenstern, Schallschutzfensterprogramm |
| 01.04.01 | D.-Martin-Luther-Straße, Bahnhofstraße - Luitpoldstraße | Radweg anlegen |
| 01.05.01 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Sternbergstraße | Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 (2) |
| 01.05.02 | Luitpoldstraße, Sternbergstraße - Maierhoferstraße | Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 (2) |
| 01.06 | Landshuter Straße, Greflinger Straße - D.-Martin-Luther-Straße | Einsatz geräuscharmer Busse, Lärmschutzwand an der Bahnüber- und -unterführung |
| 01.09 | Wöhrdstraße, Maffeistraße - Eiserne Brücke | Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 (2), Verkehrsführung in nur eine Fahrtrichtung, Einsatz geräuscharmer Busse (2), Ausbau Parkleitsystem |
| 01.10.01 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Donaulände - Adolf-Schmetzer-Straße | Verstetigung Verkehrsfluss durch LSA-Steuerung (2), Lkw-Führungskonzept, Geschwindigkeits-reduzierung von 50 auf 30, Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge (3), Lärmschutzwand, Schallschutz-fensterprogramm, Lkw-Durchfahrtsverbote, Änderung der Verkehrsführung in der Weißenburgstraße |
| 01.10.02 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Adolf-Schmetzer-Straße - Greflingerstraße | Verstetigung Verkehrsfluss durch LSA-Steuerung (2), Lkw-Führungskonzept, Geschwindigkeits-reduzierung von 50 auf 30, Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge (3), Lärmschutzwand, Schallschutz-fensterprogramm, Lkw-Durchfahrtsverbote, Änderung der Verkehrsführung in der Weißenburgstraße |
| 01.10.03 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Greflingerstraße - Landshuter Straße (Bahnbrücke) | Verstetigung Verkehrsfluss durch LSA-Steuerung (2), Lkw-Führungskonzept, Geschwindigkeits-reduzierung von 50 auf 30, Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge (3), Lärmschutzwand, Schallschutz-fensterprogramm, Lkw-Durchfahrtsverbote, Änderung der Verkehrsführung in der Weißenburgstraße |
| 01.12.01 | Adolf-Schmetzer-Straße, Weißenburgstraße - Babostraße | Verstetigung Verkehrsfluss durch LSA-Steuerung, Rückbau der Adolf-Schmetzer-Straße |
| 01.12.02 | Adolf-Schmetzer-Straße, Babostraße - Greflingerstraße | Verstetigung Verkehrsfluss durch LSA-Steuerung, Rückbau der Adolf-Schmetzer-Straße |
| 01.13 | Adolf-Schmetzer-Straße, Gabelsbergerstraße - Weißenburgstraße | Rückbau der Adolf-Schmetzer-Straße |
| 02.01.01 | Frankenstraße, Schweinfurter Straße - 100 m westl. Steinweg | Förderung Fußgänger-/Radverkehr und ÖPNV (2), Verstetigung des Verkehrsflusses durch LSA-Steuerung, Lärmschutzwand (2), Reduzierung MIV, Straßennetzergänzung (Bau Kneitinger Brücke) (3), Lkw-Durchfahrtsverbote, Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge auf Frankenstraße |
| 02.01.02 | Frankenstraße, 100 m westl. Steinweg - Bayerwaldstraße | Förderung Fußgänger-/Radverkehr und ÖPNV (2), Verstetigung des Verkehrsflusses durch LSA-Steuerung, Lärmschutzwand (2), Reduzierung MIV, Straßennetzergänzung (Bau Kneitinger Brücke) (3), Lkw-Durchfahrtsverbote, Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge auf Frankenstraße |

| **Nr. des Maßnahmen-bereichs** | **Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt)** | **relevante Maßnahmenvorschläge für den Lärmaktionsplan**<br>Auswertung durch LK Argus, (Anzahl der Nennungen) |
|---|---|---|
| 02.03 | Schwandorfer Straße, Reinhausener Brücke - Lappersdorfer Straße | Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30, Maßnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs (Einbahnstraße, Durchfahrt beschränken) |
| 02.04 | A 93, Höhe Pfälzer Weg - Regensburger Straße | Lärmschutzwand (2), Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge auf A 93 |
| 02.06 | Frankenstraße, A 93 - 50 m westl. Nürnberger Straße | Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge, Lärmschutzwand, Geschwindigkeitsbegrenzung |
| 02.07 | Frankenstraße, A 93 - Schweinfurter Straße | Straßennetzergänzung (Bau Kreidinger Brücke) |
| 02.08 | Frankenstraße, Reinhausener Damm - 50 m östl. Naabstraße | Lkw-Durchfahrtsverbote, Lärmschutzwand, Geschwindigkeitsbegrenzung |
| 02.10 | Donaustaufer Straße, Nordgaustraße - Lechstraße | Lärmschutzwand, Schallschutzfenster, Balkonverglasungen, Schallschutzfensterprogramm |
| 02.13 | Nordgaustraße, 50 m nördl. Illerstraße - Amberger Straße | Lärmschutzwand |
| 02.14 | Amberger Straße, 150 m südl. Knotenpunkt B 16 - Nordgaustraße | Fahrbahnsanierung, Lärmschutzwand (2) |
| 02.16 | Donaustaufer Straße, Micheler Straße - Fellingerbergstraße | Lkw-Führungskonzept, Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30, Fahrbahnsanierung |
| 03.01 | Straubinger Straße, Greflinger Straße - Alkoferstraße | Verstetigung Verkehrsfluss durch LSA-Steuerung, Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 |
| 04.01 | A 3, A 44 Kreuz Regensburg - Augsburger Straße | Erhöhung der Lärmschutzwand (4) |
| 04.03.01 | Augsburger/ Kumpfmühler Straße, Karthauser Straße - Simmernstraße | Lkw-Durchfahrtsverbote, Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30, Fahrbahnsanierung, Lärmschutzwand |
| 04.04 | Kumpfmühler Straße, Simmernstraße - Friedenstraße | Verstetigung Verkehrsfluss durch LSA-Steuerung |
| 04.06 | Galgenbergstraße, Haydnstraße - Friedenstraße | Radweg anlegen |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeierstraße - Ostendorferstraße | Lärmschutzwand |
| 05.01.02 | Gumpelzhaimerstraße, Altdorferstraße - Prebrunnstraße | Lärmschutzwand, Geschwindigkeitsbegrenzung |
| 05.03 | Prüfeninger Straße, A 93 - Schillerstraße | Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 (2), Verbreiterung der Radwege auf beiden Seiten |
| 05.04 | Prüfeninger Straße, Kuglerstraße - Rennweg | Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 |
| 05.06 | A 93, Brücke Dürerstraße - Brücke Kirchmeierstraße | Erhöhung der Lärmschutzwand (5), weitere Einhausung A 93 (4), Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge (6), Einsatz geräuscharmer Busse |

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Umgesetzte Maßnahmen 2012 ff (soweit keine Lärmminderung angegeben ist, ist die Maßnahme bereits in die aktualisierte Lärmkartierung 2015 eingeflossen) | Maßnahmenempfehlungen/ Prüfempfehlungen | | | | | | | Zeitliche Einordnung/ Wirkungsanalyse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Fahrbahn-sanierung mit LMA | Fahrbahn-sanierung ohne LMA | Straßen-räumliche Maßnahme | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Aktiver Schallschutz | Beschreibung | |
| 01.01.01 | Jakobstraße, Wittelsbacherstraße - Neuhausstraße | | | | | | | | Tempo 30 ganztags | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 01.01.02 | Neuhausstraße/ Weißgerbergraben, Jakobstraße - Am Weinmarkt | | | | | | | | Tempo 30 ganztags | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 01.01.03 | Keplerstraße, Weißgerbergraben - Brückstraße | Fahrbahnsanierung von Goldene-Bären-Straße bis Brückstraße (≤ 1 dB(A)) | | | | | | | | |
| 01.02 | Thundorferstraße, Brückstraße - Eiserne Brücke | Austausch Pflaster durch Asphalt (2012); Fahrbahnsanierung von Brückstr. - Weiße Hahnen-Gasse (≤ 1 dB(A)) | | | | | | | | |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße, Ostengasse - Ostenallee | Erneuerung des Fahrbahnbelags auf dem St.-Georgen-Platz in 2018 (Asphalt statt Pflaster) | | (1) | | | | | Tempo 30 nachts, Veränderung der Verkehrsführung mit Entlastung Kalmünzergasse | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse (ohne in 2018 umgesetzte Fahrbahnerneuerung)** |
| 01.04.01 | D.-Martin-Luther-Straße, Bahnhofstraße - Luitpoldstraße | | | | | | | | | |
| 01.04.02 | Ernst-Reuter-Platz, D.-Martin-Luther-Straße - Maximilianstraße | | | | | | | | | |
| 01.04.03 | Bahnhofstraße, Maximilianstraße - Hemauerstraße | | | | | | | | | |
| 01.05.01 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Sternbergstraße | | | | | | | | Tempo 30 nachts | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 01.05.02 | Luitpoldstraße, Sternbergstraße - Maierhoferstraße | | | | | | | | Tempo 30 nachts | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 01.06 | Landshuter Straße, Greflinger Straße - D.-Martin-Luther-Straße | | | | | | | | Tempo 30 nachts | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 01.08 | Ostengasse, Am Stärzenbach - Adolph-Kolping-Straße | | | | | | | | | |
| 01.09 | Wöhrdstraße, Maffeistraße - Eiserne Brücke | Tempo 30 | | | | | | | | |

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Umgesetzte Maßnahmen 2012 ff (soweit keine Lärmminderung angegeben ist, ist die Maßnahme bereits in die aktualisierte Lärmkartierung 2015 eingeflossen) | Maßnahmenempfehlungen/ Prüfempfehlungen | | | | | | | Zeitliche Einordnung/ Wirkungsanalyse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Fahrbahn-sanierung mit LMA | Fahrbahn-sanierung ohne LMA | Straßen-räumliche Maßnahme | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Aktiver Schallschutz | Beschreibung | |
| 01.10.01 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Donaulände - Adolf-Schmetzer-Straße | | | | | | | | Tempo 30 nachts | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 01.10.02 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Adolf-Schmetzer-Straße - Greflingerstraße | | | | | | | | Tempo 30 nachts | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 01.10.03 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Greflingerstraße - Landshuter Straße (Bahnbrücke) | | | | | | | | Tempo 30 nachts | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 01.11 | Greflingerstraße, Weißenburgstraße - Adolf-Schmetzer-Straße | | | | | | | | Fahrbahnsanierung mit AC 8 DS und Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) mit Umorganisation des Straßenraumes; aktiver Lärmschutz durch Baulücken- oder Hofschließung | Umsetzung perspektivisch |
| 01.12.01 | Adolf-Schmetzer-Straße, Weißenburgstraße - Babostraße | | | | | | | | Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) und Umorganisation des Straßenraumes | Umsetzung perspektivisch |
| 01.12.02 | Adolf-Schmetzer-Straße, Babostraße - Greflingerstraße | | | | | | | | Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) und Umorganisation des Straßenraumes | Umsetzung perspektivisch |
| 01.13 | Adolf-Schmetzer-Straße, Gabelsbergerstraße - Weißenburgstraße | | | | | | | | Umsetzung der vorgesehenen Umgestaltung | Umsetzung perspektivisch |
| 01.14 | Kumpfmühler Straße, Ladehofstraße - Augustenstraße | | | | | | | | | |
| 01.15 | Schottenstraße, Jakobstraße - Wiesmeierweg | Oberbauerneuerung zw. Neuhausgasse und Wiesmeierweg (2015) (≤ 1 dB(A)) | | | | | | | | |
| 02.01.01 | Frankenstraße, Schweinfurter Straße - 100 m westl. Steinweg | Oberbauerneuerung mit SMA 11S: Schweinfurter Str. einwärts bis Erlanger Str. (2014), Erlangerstr. einwärts bis Frankenstr. 9 (2015) (≤ 1 dB(A)) | | | | | | | aktiver Lärmschutz durch Baulücken- oder Hofschließung | Umsetzung perspektivisch |
| 02.01.02 | Frankenstraße, 100 m westl. Steinweg - Bayerwaldstraße | Oberbauerneuerung mit SMA 11S: Steinweg auswärts bis Frankenstr. 12 (2016) (≤ 1 dB(A)) | | | | | | | Umsetzung des Ausbaus/ Umbaus mit aktivem Lämschutz | **5-Jahres-Paket**/ ohne Wirkungsanalyse |

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Umgesetzte Maßnahmen 2012 ff (soweit keine Lärmminderung angegeben ist, ist die Maßnahme bereits in die aktualisierte Lärmkartierung 2015 eingeflossen) | Maßnahmenempfehlungen/ Prüfempfehlungen | | | | | | | **Zeitliche Einordnung/ Wirkungsanalyse** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Fahrbahn-sanierung mit LMA | Fahrbahn-sanierung ohne LMA | Straßen-räumliche Maßnahme | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Aktiver Schallschutz | Beschreibung | |
| 02.02 | Lappersdorfer Straße/ Schwandorfer Straße, 50 m südl. Am Holzhof - Brauergasse | | | | | | | | | |
| 02.03 | Schwandorfer Straße, Reinhausener Brücke - Lappersdorfer Straße | | | | | | | | | |
| 02.04 | A 93, Höhe Pfälzer Weg - Regensburger Straße | | | | | | | | | |
| 02.06 | Frankenstraße, A 93 - 50 m westl. Nürnberger Straße | | | | | | | | Umsetzung der geplanten Fahrbahnsanierung (Fahrtrichtung stadteinwärts) mit SMA LA | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 02.07 | Frankenstraße, A 93 - Schweinfurter Straße | | | | | | | | | |
| 02.08 | Frankenstraße, Reinhausener Damm - 50m östl. Naabstraße | | | | | | | | Umsetzung des Ausbaus/ Umbaus mit aktivem Lämschutz | **5-Jahres-Paket/** ohne Wirkungsanalyse |
| 02.09 | Donaustaufer Straße, Reinhausener Brücke - Brennesstraße | | | | | | | | Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) und Umorganisation des Straßenraumes | Umsetzung perspektivisch |
| 02.10 | Donaustaufer Straße, Nordgaustraße - Lechstraße | | | | | | | | | |
| 02.11.01 | Donaustaufer Straße, An der Schergenbreite - Bahnbrücke | | | | | | | | Fahrbahnerneuerung im Zuge des Ausbaus | **5-Jahres-Paket/** ohne Wirkungsanalyse |
| 02.11.02 | Donaustaufer Straße, Bahnbrücke - Kreuzung Pilsen Allee | | | | | | | | | |
| 02.11.03 | Donaustaufer Straße, Kreuzung Pilsen Allee - Kalkwerkstraße | | | | | | | | | |
| 02.12 | Nordgaustraße, Isarstraße - 50 m nördl. Illerstraße | | | | | | | | | **5-Jahres-Paket/** ohne Wirkungsanalyse |
| 02.13 | Nordgaustraße, 50 m nördl. Illerstraße - Amberger Straße | | | | | | | | | **5-Jahres-Paket/** ohne Wirkungsanalyse |

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Umgesetzte Maßnahmen 2012 ff (soweit keine Lärmminderung angegeben ist, ist die Maßnahme bereits in die aktualisierte Lärmkartierung 2015 eingeflossen) | Maßnahmenempfehlungen/ Prüfempfehlungen | | | | | | | **Zeitliche Einordnung/ Wirkungsanalyse** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Fahrbahn-sanierung mit LMA | Fahrbahn-sanierung ohne LMA | Straßen-räumliche Maßnahme | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Aktiver Schallschutz | Beschreibung | |
| 02.14 | Amberger Straße, 150 m südl. Knotenpunkt B 16 - Nordgaustraße | | | | | | | | | Umsetzung perspektivisch |
| 02.16 | Donaustaufer Straße, Micheler Straße - Fellingerbergstraße | | | | | | | | | Umsetzung perspektivisch |
| 03.01 | Straubinger Straße, Greflinger Straße - Alkoferstraße | | | | | | | | | |
| 03.02 | Straubinger Straße, 50 m östl. Hoher-Kreuz-Weg - Bahnbrücke | | | | | | | | | |
| 03.03 | Straubinger Straße, Dekra (Straubinger Straße) - Osthafenstraße | | | | | | | | | |
| 04.01 | A 3, A 44 Kreuz Regensburg - Augsburger Straße | | | | | | | | | |
| 04.02 | Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße | | | | | | | | Tempo 30 nachts und Umsetzung der geplanten Fahrbahnsanierung mit Markierung Radfahrstreifen stadtauswärts auf heute überbreiter 2-streifiger Fahrbahn | **Tempo 30 nachts: 5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse**<br>**Fahrbahnsanierung: 5-Jahres-Paket/** ohne Wirkungsanalyse |
| 04.03.01 | Augsburger Straße/ Kumpfmühler Straße, Nibelungenstraße - Karthauser Straße | Fahrbahnsanierung in 2018 (< 1 dB(A)) | | (1) | | | | | Fahrbahnsanierung 2018 umgesetzt; Markierung eines einseitigen Radfahrstreifen auf heute 2-streifiger Richtungsfahrbahn; aktiver Lärmschutz durch Baulücken- oder Hofschließung | **Fahrbahnsanierung (umgesetzt)** ohne Wirkungsanalyse<br>aktiver Schallschutz perspektivisch |
| 04.03.02 | Augsburger Straße/ Kumpfmühlstraße, Karthauser Straße - Simmernstraße | | | | | | | | aktiver Lärmschutz durch Baulücken- oder Hofschließung | aktiver Schallschutz perspektivisch |
| 04.03.03 | Bischof-Wittmann-Straße, Erzbischof-Buchberger-Allee - Eigenheimweg | | | | | | | | | |
| 04.04 | Kumpfmühler Straße, Simmernstraße - Friedenstraße | | | | | | | | | |

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Umgesetzte Maßnahmen 2012 ff (soweit keine Lärmminderung angegeben ist, ist die Maßnahme bereits in die aktualisierte Lärmkartierung 2015 eingeflossen) | Maßnahmenempfehlungen/ Prüfempfehlungen | | | | | | | Zeitliche Einordnung/ Wirkungsanalyse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Fahrbahn-sanierung mit LMA | Fahrbahn-sanierung ohne LMA | Straßen-räumliche Maßnahme | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Aktiver Schallschutz | Beschreibung | |
| 04.05 | Universitätsstraße, Heydenreichstraße - Bischof-von-Henle-Straße | Abmarkierung eines Radfahrstreifen in Ri. Süden (bergauf) zw. Friedensstr. und Bischof-Konrad-Str. (Lärmminderung einseitig < 1 dB(A)) | | | | | | | Abmarkierung Radfahrstreifen (2m) in Ri. Süden (bergauf) zw. Friedensstr. und Bischof-Konrad-Str. | **Bereits umgesetzt/ Wirkungsanalyse** |
| 04.06 | Galgenbergstraße, Haydnstraße - Friedenstraße | Fahrbahnsanierung mit AC 8 DS zw. Haydnstr. und Schikanederstr. (2015) (Lärmminderung ca. 3 dB(A)) | | | | | | | Fahrbahnsanierung mit AC 8 DS zw. Haydnstr. und Schikanederstr. | **Bereits umgesetzt/ Wirkungsanalyse** |
| 04.07 | Furtmayrstraße, Galgenbergstraße - Hermann-Geib-Straße | | | | | | | | Tempo 30 nachts | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße | | | | | | | | Umsetzung der geplanten Fahrbahnsanierung mit AC 8 DS und Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) mit Umorganisation des Straßenraumes | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |
| 04.09.01 | Hermann-Geib-Straße, Landshuter Straße - Furtmayrstraße | | | | | | | | Tempo 30 nachts;<br>Umsetzung der geplanten Fahrbahnsanierung | **Tempo 30 nachts: 5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse**<br>**Fahrbahnsanierung: 5-Jahres-Paket** ohne Wirkungsanalyse |
| 04.09.02 | Furtmayrstraße, Hermann-Geib-Straße - Landshuter Straße | | | | | | | | Tempo 30 nachts;<br>Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) und Umorganisation des Straßenraumes | **Tempo 30 nachts:5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse**<br>Straßenräumliche Maßnahme perspektivisch |
| 04.09.03 | Landshuter Straße, Bahnbrücke - Furtmayrstraße | | | | | | | | Tempo 30 nachts;<br>Umsetzung der geplanten Fahrbahnsanierung | **Tempo 30 nachts: 5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse**<br>**Fahrbahnsanierung: 5-Jahres-Paket** ohne Wirkungsanalyse |
| 04.10 | Landshuter Straße, Bajuwarenstraße - Safferlingstraße | Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Fahrbahnbelag (SMA LA) bis Hildegard-von-Bingen-Str. | | | | | | | Tempo 30 nachts von Safferlingstr. bis Prinz-Rupprecht-Str.;<br>Umsetzung der geplanten Fahrbahnsanierung;<br>aktiver Lärmschutz durch Baulücken- oder Hofschließung | **Tempo 30 nachts: 5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse**<br>**Fahrbahnsanierung: 5-Jahres-Paket** ohne Wirkungsanalyse<br>Aktiver Lärmschutz perspektivisch |
| 04.11 | Landshuter Straße, Benzstraße - Auffahrt A 3 | Fahrbahnsanierung im Abschnitt Osttangente/Odessaring bis Franz-Josef-Strauß-Allee (2013 einwärts, 2014 auswärts) (≤ 1 dB(A)) | | | | | | | | |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeierstraße - Ostendorferstraße | Einseitiger Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden (bergauf) | | | | | | | Fahrbahnsanierung mit AC 8 DS | **5-Jahres-Paket/ Wirkungsanalyse** |

| Nr. | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Umgesetzte Maßnahmen 2012 ff (soweit keine Lärmminderung angegeben ist, ist die Maßnahme bereits in die aktualisierte Lärmkartierung 2015 eingeflossen) | Maßnahmenempfehlungen/ Prüfempfehlungen | | | | | | | **Zeitliche Einordnung/ Wirkungsanalyse** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Fahrbahn-sanierung mit LMA | Fahrbahn-sanierung ohne LMA | Straßen-räumliche Maßnahme | Tempo 30 ganztags | Tempo 30 nachts | Aktiver Schallschutz | Beschreibung | |
| 05.01.01 | Altdorferstraße, Hans-Sachs-Straße - Gumpelzhaimerstraße | | | | | | | | aktiver Lärmschutz durch Baulücken- oder Hofschließung | Umsetzung perspektivisch |
| 05.01.02 | Gumpelzhaimerstraße, Altdorferstraße - Prebrunnstraße | Neumarkieren der Schutzstreifen in ausreichender Breite (< 1 dB(A)) | | | | | | | | |
| 05.03 | Prüfeninger Straße, A 93 - Schillerstraße | | | | | | | | Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) und Umorganisation des Straßenraumes | Umsetzung perspektivisch |
| 05.04 | Prüfeninger Straße, Kuglerstraße - Rennweg | Fahrbahnsanierung im Knotenpunktbereich Lilienthalstraße (2016) (≤ 1 dB(A)) | | | | | | | Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) und Umorganisation des Straßenraumes | Umsetzung perspektivisch |
| 05.05 | A 93, Prüfeninger Straße - Bahnbrücke | | | | | | | | aktiver Lärmschutz mit Lärmschutzwand | Umsetzung perspektivisch |
| 05.06 | A 93, Brücke Dürerstraße - Brücke Kirchmeierstraße | | | | | | | | Verbesserung der westlichen Lärmschutzwand | Umsetzung perspektivisch |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | 5-Jahres-Paket | | | | * = Maßnahme betrifft nur einen Teilabschnitt des Maßnahmenbereichs | | |
| | | | | perspektivische Maßnahme | | | | (1) = bereits geplante Maßnahme zw. 2017 und 2019 umgesetzt | | |

| Nr. des Maßnahmen-bereichs | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Priorität Lärm-brenn-punkt | 5-Jahres-Maßnahmenpaket des Lärmaktionsplans (seit letzter Kartierung 2015 umgesetzte Maßnahmen *(kursiv)* , vorhandene Planungen und Empfehlungen des Lärmaktionsplans) | Analyse 2015 | Analyse 2015 | Analyse 2015 | Analyse 2015 | Analyse 2015 | Planfall LAP | Planfall LAP | Planfall LAP | Planfall LAP | Planfall LAP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Maximaler Gebäudepegel $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ | Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über 67/57 dB(A) | Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über 70/60 dB(A) | Betroffene EW mit Pegeln über 67/57 dB(A) | LKZ Norm100 bei Pegeln über 67/57 dB(A) | Maximaler Gebäudepegel $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ | Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über 67/57 dB(A) | Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über 70/60 dB(A) | Betroffene EW mit Pegeln über 67/57 dB(A) | LKZ Norm100 bei Pegeln über 67/57 dB(A) |
| 01.01.01 | Jakobstraße, Wittelsbacherstraße - Neuhausstraße | 1 | Tempo 30 ganztags | 71 / 59 | 106 / 39 | - / - | 31 / 16 | 132 / 64 | 70 / 58 | 32 / 21 | - / - | 13 / 9 | 97 / 39 |
| 01.01.02 | Neuhausstraße/ Weißgerbergraben, Jakobstraße - Am Weinmarkt | 1 | Tempo 30 ganztags | 76 / 63 | 282 / 256 | 237 / 191 | 121 / 106 | 132 / 64 | 73 / 61 | 246 / 191 | 191 / 19 | 101 / 85 | 97 / 39 |
| 01.03 | Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Str., Ostengasse - Ostenallee | 3 | *Veränderung der Verkehrsbelastungen und neue Verkehrsführung,* Tempo 30 nachts | 74 / 63 | 151 / 95 | 86 / 3 | 64 / 25 | 18 / 7 | 74 / 63 | 101 / 101 | 96 / 43 | 35 / 28 | 17 / 9 |
| 01.05.01 | Luitpoldstraße, D.-Martin-Luther-Straße - Sternbergstraße | 1 | Tempo 30 nachts | 73 / 61 | 334 / 334 | 334 / 53 | 107 / 94 | 88 / 49 | 72 / 60 | 334 / 198 | 328 / 8 | 97 / 42 | 76 / 5 |
| 01.05.02 | Luitpoldstraße, Sternbergstraße - Maierhoferstraße | 1 | Tempo 30 nachts | 71 / 60 | 48 / 48 | 48 / - | 21 / 15 | 88 / 49 | 71 / 57 | 48 / 22 | 36 / - | 18 / 4 | 76 / 5 |
| 01.06 | Landshuter Straße, Greflinger Straße - D.-Martin-Luther-Straße | 3 | Tempo 30 nachts | 71 / 60 | 158 / 100 | 19 / - | 51 / 31 | 23 / 6 | 71 / 60 | 158 / 9 | 7 / - | 48 / 4 | 18 / 2 |
| 01.10.01 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Donaulände - Adolf-Schmetzer-Straße | 1 | Tempo 30 nachts | 76 / 67 | 156 / 156 | 143 / 143 | 80 / 88 | 118 / 137 | 75 / 65 | 143 / 156 | 143 / 143 | 73 / 79 | 102 / 90 |
| 01.10.02 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Adolf-Schmetzer-Str. - Greflingerstr. | 1 | Tempo 30 nachts | 77 / 68 | 144 / 144 | 144 / 144 | 55 / 61 | 118 / 137 | 77 / 66 | 144 / 144 | 144 / 144 | 51 / 47 | 102 / 90 |
| 01.10.03 | Nordgaustraße/ Weißenburgstraße, Greflingerstraße - Landshuter Straße (Bahnbrücke) | 1 | Tempo 30 nachts | 74 / 65 | 106 / 106 | 106 / 106 | 40 / 46 | 118 / 137 | 73 / 63 | 106 / 106 | 52 / 40 | 36 / 34 | 102 / 90 |
| 02.01.02 | Frankenstraße, 100 m westl. Steinweg - Bayerwaldstraße | 1 | aktiver Lärmschutz | keine Wirkungsberechnungen | | | | | | | | | |
| 02.06 | Frankenstraße, A 93 - 50 m westl. Nürnberger Straße | 3 | Fahrbahnsanierung mit LMA (SMA LA) | 76 / 67 | 44 / 90 | 24 / 30 | 21 / 36 | 10 / 15 | 75 / 66 | 42 / 59 | 24 / 24 | 19 / 24 | 9 / 12 |
| 02.08 | Frankenstraße, Reinhausener Damm - 50 m östl. Naabstraße | 3 | aktiver Lärmschutz | keine Wirkungsberechnungen | | | | | | | | | |
| 02.12 | Nordgaustraße, Isarstraße - 50 m nördl. Illerstraße | 2 | aktiver Lärmschutz | keine Wirkungsberechnungen | | | | | | | | | |
| 02.13 | Nordgaustraße, 50 m nördl. Illerstraße - Amberger Straße | 2 | aktiver Lärmschutz | keine Wirkungsberechnungen | | | | | | | | | |
| 04.02 | Augsburger Straße, A 3 - Ziegetsdorfer Straße | 3 | Tempo 30 nachts, Markierung Radfahrstreifen stadtauswärts, Fahrbahnsanierung ohne LMA | 70 / 59 | 139 / 109 | 5 / - | 33 / 25 | 9 / 4 | 70 / 58 | 127 / 36 | - / - | 29 / 5 | 7 / 0 |
| 04.03.01 | Augsburger/ Kumpfmühler Straße, Nibelungenstraße - Karthauser Straße | 2 | *Fahrbahnsanierung ohne LMA* | keine Wirkung | | | | | | | | | |
| 04.05 | Universitätsstraße, Heydenreich-straße - Bischof-von-Henle-Straße | 2 | *Markierung eines einseitigen Radfahrstreifen* | 73 / 61 | 199 / 140 | 75 / 64 | 77 / 35 | 45 / 22 | 72 / 60 | 199 / 141 | 69 / 55 | 74 / 49 | 41 / 19 |
| 04.06 | Galgenbergstraße, Haydnstraße - Friedenstraße | 2 | *Fahrbahnsanierung mit LMA (AC 8 DS)* | 71 / 60 | 351 / 271 | 39 / - | 74 / 46 | 26 / 9 | 71 / 60 | 79 / 72 | 32 / | 21 / 12 | 9 / 4 |
| 04.07 | Furtmayrstraße, Galgenbergstraße - Hermann-Geib-Straße | 1 | Tempo 30 nachts | 74 / 64 | 417 / 419 | 318 / 351 | 153 / 171 | 77 / 96 | 73 / 62 | 417 / 408 | 131 / 50 | 146 / 131 | 58 / 41 |
| 04.08 | Hermann-Geib-Straße, Alfons-Auer-Straße - Furtmayrstraße | 2 | Reduzierung der Fahrbahnflächen und Umorganisation des Straßenraumes, Fahrbahnsanierung mit LMA (AC 8 DS) | 70 / 58 | 233 / 141 | - / - | 103 / 70 | 64 / 21 | < 67 / < 57 | - / - | - / - | 0 / 0 | 3 / 0 |

| Nr. des Maßnahmen-bereichs | Maßnahmenbereich (Straße, Abschnitt) | Priorität Lärm-brenn-punkt | 5-Jahres-Maßnahmenpaket des Lärmaktionsplans (seit letzter Kartierung 2015 umgesetzte Maßnahmen *(kursiv)* , vorhandene Planungen und Empfehlungen des Lärmaktionsplans) | Analyse 2015 | Analyse 2015 | Analyse 2015 | Analyse 2015 | Analyse 2015 | Planfall LAP | Planfall LAP | Planfall LAP | Planfall LAP | Planfall LAP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Maximaler Gebäudepegel $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ | Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über 67/57 dB(A) | Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über 70/60 dB(A) | Betroffene EW mit Pegeln über 67/57 dB(A) | LKZ Norm100 bei Pegeln über 67/57 dB(A) | Maximaler Gebäudepegel $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ | Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über 67/57 dB(A) | Einwohner in Gebäuden mit Pegeln über 70/60 dB(A) | Betroffene EW mit Pegeln über 67/57 dB(A) | LKZ Norm100 bei Pegeln über 67/57 dB(A) |
| 04.09.01 | Hermann-Geib-Straße, Landshuter Straße - Furtmayrstraße | 1 | Tempo 30 nachts, Fahrbahnsanierung ohne LMA | 73 / 64 | 134 / 134 | 53 / 45 | 56 / 55 | 166 / 181 | 72 / 62 | 134 / 53 | 40 / 13 | 55 / 12 | 134 / 87 |
| 04.09.02 | Furtmayrstraße, Hermann-Geib-Straße - Landshuter Straße | 1 | Tempo 30 nachts | 75 / 66 | 373 / 373 | 347 / 350 | 166 / 174 | 166 / 181 | 74 / 63 | 373 / 373 | 122 / 4 | 166 / 166 | 134 / 87 |
| 04.09.03 | Landshuter Straße, Bahnbrücke - Furtmayrstraße | 1 | Tempo 30 nachts | 76 / 67 | 280 / 280 | 269 / 269 | 149 / 154 | 166 / 181 | 75 / 64 | 280 / 269 | 269 / 269 | 135 / 120 | 134 / 87 |
| 04.10 | Landshuter Straße, Bajuwarenstraße - Safferlingstraße | 1 | Tempo 30 nachts, Fahrbahnsanierung ohne LMA | 75 / 66 | 624 / 704 | 490 / 534 | 204 / 238 | 72 / 88 | 75 / 66 | 605 / 676 | 490 / 447 | 197 / 218 | 65 / 68 |
| 04.13 | Bischof-Wittmann-Straße, Kirchmeierstraße - Ostendorferstraße | 3 | *Markierung eines einseitigen Radfahrstreifen,* Fahrbahnsanierung mit LMA (AC 8 DS) | 69 / 57 | 84 / 23 | - / - | 21 / 6 | 12 / 1 | 69 / 57 | 44 / 23 | - / - | 11 / 6 | 7 / 1 |

*kursiv dargestellt: seit der Kartierung 2015 umgesetzte Maßnahmen*

Die LKZ ist jeweils für zusammenhängende Maßnahmenbereiche (z.B. 01.01.01 und 01.01.02) berechnet

| Kriterium | Ausprägung | Abgrenzungsvorschlag | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 10a | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Gebietsbezeichnung | Aberdeenpark | Tempepark | St. Konrad-Park | Brandlberg | Winzerer Höhen | Dreifaltigkeits-berg | Albert-Schweitzer-Park | Keilsteinerhang | Donaupark | Herzogpark | Inselpark | Jahninselpark |
| Akustische Kriterien | L-DEN bis max. 55 dB für IVU und Straße und L-DEN bis max 60 dB für Schiene | | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | sehr geringer Anteil >55 dB | sehr geringer Anteil >55 dB | sehr geringer Anteil >55 dB | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | geringer Anteil >55 dB | voll erfüllt |
| Flächennutzung | Grundkulisse; zusätzlich Kleingartenanlagen (KGA) nur dann, wenn Unterversorgung für Stadtbereich besteht | zu Grunde gelegte Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse |
| Mindestgröße | 2 ha | Fläche in ha | 26,12 | 4,11 | 2,78 | 63,14 | 195,12 | 15,66 | 2,35 | 55,51 | 47,46 | 2,48 | 11,23 | 16,00 |
| Erholung | Fläche zur Erholung der Anwohnenden | Erholungsfunktion | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| Zugänglichkeit | freie Zugänglichkeit für die allgemeine Öffentlichkeit ist gegeben; bei KGA muss außerdem die Durchquerungs-möglichkeit gegeben sein | Zugänglichkeit | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| Einschätzung Bevölkerung | Häufigkeit der Nennung bei der Öffentlichkeitsbeteiligung | Ergebnis Onlinebeteiligung 2014 (1. Stufe) | 2 | 0 | 0 | 0 | 5+1 | 3 | 1 | 0 | 7 | 2 | 3 | 5 |
| Begründung der Abgrenzung | | | Fläche entspricht bestehender Parkanlage mit Option für Erweiterung Landschaftspark | entspricht Fläche Parkanlage | entspricht Fläche Parkanlage (ohne Kirche) | Westgrenze definiert durch potenzielle Siedlungserwei-terungsflächen; Nordgrenze definiert durch Wegebeziehung (Bereich nördlich davon ist nicht allgemein zugänglich) | Südgrenze definiert durch Wegebeziehung (Bereich südlich davon nicht allgemein Zugänglich) | Nordgrenze definiert durch potenzielle Siedlungserwei-terungsfläche; Ostgrenze-neu: inkl. Spielplatz | entspricht Fläche Parkanlage | Fläche entspricht geschütztem Landschafts-bestandteil, der zugänglich und zusammen-hängend erlebbar ist | Fläche entspricht Parkanlage zzgl. ergänzender Landschaftsbestan dteile; Ostgrenze definiert durch Campingplatz (nicht allg. zugänglich); Westgrenze definiert durch verlärmten Bereich der Bahntrasse | entspricht Fläche Parkanlage | Uferzonen beidseits der Donau inkl. unverlärmte Teilbereiche des Inselparks, die zusammen-hängend zur Erholung genutzt werden können | entspricht Fläche Jahninselpark zzgl. Uferzonen beidseits des Donau-Nordarms, die zusammen-hängend zur Erholung genutzt werden können; Ostgrenze definiert durch verlärmten Bereich der Nibelungenbrücke |
| Umgang mit Störungen | | Festgestellte bestehende und potenzielle Störungen | | | | | | | | | | | an Donaunordufer befinden sich die Anlagen des Motorboot- und Wasserski-Clubs sowie eines privaten Motorboothafen-betreibers, beide sollen künftig abgesiedelt werden; nach Absiedlung kann RG-Festlegung erfolgen. | |
| Umgang mit entgegenstehenden Zielen geltender Planungen | | Festgestellte Widersprüche | | | | | | | | Geltender FNP enthält geplante Umgehungsstraße Schwabelweis und erfordert zunächst Pufferbereich bzw. Hinweis-fläche für unter-stellten Lärm-korridor | Teile des RG sind gemäß Seveso III-Richtlinie als Schutzobjekt festgelegt und sind im Havarie-fall zu eva-kuieren. Aus-nahmeereignis steht RG-Nutzung allerdings nicht entgegen. | | | |
| | | Empfehlung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung mit ausgewiesenem Pufferbereich | RG-Festlegung | RG-Festlegung | Hinweisfläche (RG-Erweiterung) | RG-Festlegung |
| ergänzende Hinweise | | Weitere Schutzkategorie falls vorhanden | teilweise Stadtbiotop | teilweise Stadtbiotop | Stadtbiotop | teilweise Naturschutz-gebiet; teilweise Bannwald; teilweise Stadtbiotop | Landschafts-schutzgebiet; teilweise Stadtbiotop; regionaler Grünzug | teilweise Landschafts-schutzgebiet; teilweise Stadtbiotop | | überwiegend Naturschutz-gebiet; teilweise Stadtbiotop; regionaler Grünzug | überwiegend Landschafts-schutzgebiet; teilweise Stadtbiotop; regionaler Grünzug | überwiegend Naturdenkmal; Stadtbiotop; regionaler Grünzug | | überwiegend Stadtbiotop; regionaler Grünzug |
| | | Anmerkungen | | | | setzt sich außerhalb des Stadtgebietes fort | setzt sich außerhalb des Stadtgebietes fort | | | setzt sich außerhalb des Stadtgebietes fort | | | | |

| Kriterium | Ausprägung | Abgrenzungsvorschlag | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 16a | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Gebietsbezeichnung** | **Stadtpark** | **Dörnbergpark** | **Ostenallee** | **Ostpark** | **Karl-Freitag-Park** | **KGA Land in Sonne** | **KGA Am Vitusbach** | **Georg-Hegenauer-Park** | **Aubachpark** | **KGA Simmernstraße** | **Oberer Katholischer Friedhof** | **KGA Hinterer Mühlenweg** |
| **Akustische Kriterien** | L-DEN bis max. 55 dB für IVU und Straße und L-DEN bis max 60 dB für Schiene | | mit Anteil >55 dB | mit Anteil >55 dB | geringer Anteil >55 dB | überwiegender Anteil >60 dB | sehr geringer Anteil > 55 dB | voll erfüllt | voll erfüllt | sehr geringer Anteil >55 dB | voll erfüllt | voll erfüllt | mit Anteil >55 dB | voll erfüllt |
| **Flächennutzung** | Grundkulisse; zusätzlich Kleingartenanlagen (KGA) nur dann, wenn Unterversorgung für Stadtbereich besteht | **zu Grunde gelegte Grundkulisse** | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse zzgl. KGA | Grundkulisse zzgl. KGA | Grundkulisse zzgl. KGA | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse zzgl. KGA | Grundkulisse | Grundkulisse zzgl. KGA |
| **Mindestgröße** | 2 ha | **Fläche in ha** | 7,86 | 7,76 | 2,01 | 2,45 | 3,08 | 0,97 | 4,77 | 4,11 | 276,05 | 3,09 | 8,48 | 5,82 |
| **Erholung** | Fläche zur Erholung der Anwohnenden | **Erholungsfunktion** | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Zugänglichkeit** | freie Zugänglichkeit für die allgemeine Öffentlichkeit ist gegeben; bei KGA muss außerdem die Durchquerungs-möglichkeit gegeben sein | **Zugänglichkeit** | ja | ja | ja | ja | ja | nein | Zugängigkeit nur von einer Seite; keine Durchgängigkeit | ja | ja | ja | ja | ja |
| **Einschätzung Bevölkerung** | Häufigkeit der Nennung bei der Öffentlichkeitsbeteiligung | **Ergebnis Onlinebeteiligung 2014 (1. Stufe)** | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4+1 | 0 | 0 | 0 |
| **Begründung der Abgrenzung** | | | entspricht Teilfläche des Stadtparks zzgl. Jüdischer Friedhof; der östliche Teilbereich des Stadtparks ist aufgrund seiner Verlärmung durch beidseits anliegende Hauptverkehrsstraßen ausgenommen | entspricht Fläche der Parkanlage | zentral gelegene Teilfläche der Ostenallee, die nicht verlärmt sind | entspricht Fläche Parkanlage | entspricht Fläche der Parkanlage | zzgl. entspricht Fläche KGA "Land in Sonne" | entspricht Fläche KGA | entspricht Fläche der Parkanlage | entspricht Flächen, die zusammenhängend über Wegesystem zugänglich und erfahrbar sind; westliche Grenze definiert durch unzugängliche Ackerfläche | entspricht Fläche KGA | entspricht Fläche Friedhofsanlage | entspricht Fläche KGA |
| **Umgang mit Störungen** | | **Festgestellte bestehende und potenzielle Störungen** | derzeit keine; für den Stadtpark bestehen Vorüberlegungen, dieverse kulturelle Aktivitäten zusammenzufassen; laut 18. BImSchV wären an 18 Tagen pro Jahr Veranstaltungen möglich, bei denen an umliegender Wohnbebauung bis zu 70dB zulässig sind; Entscheidung der Politik erforderlich. | | | starke Lärmeinstrahlung durch Schienenkorridor Regensburg Hbf.-Obertraubling; erst wenn im Zuge der Siedlungsentwicklung eine ausreichende Abschirmungswirkung entsteht, kann die Fläche als ruhiges Gebiet festgelegt werden | | | | | | | | |
| **Umgang mit entgegenstehenden Zielen geltender Planungen** | | **Festgestellte Widersprüche** | | | | | | | Geltender FNP enthält Verkehrsfläche südlich der Gebietsabgrenzung; zunächst ist Pufferbereich erforderlich, der wegfällt, sobald Aktualisierung des FNP vorliegt. | | | | | |
| | | **Empfehlung** | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | Hinweisfläche | RG-Festlegung | Hinweisfläche (RG-Erweiterung) | Hinweisfläche als Pufferbereich | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung | RG-Festlegung |
| **ergänzende Hinweise** | | **Weitere Schutzkategorie falls vorhanden** | | Stadtbiotop | teilweise Stadtbiotop | Stadtbiotop | | | | | teilweise geschützter Landschaftsbestandteil; teilweise Bannwald; teilweise Biotop; regionaler Grünzug | | | |
| | | **Anmerkungen** | | | | | | | | | setzt sich außerhalb des Stadtgebietes fort | | | |

| Kriterium | Ausprägung | Gebietsbezeichnung | A | B | C | D | E | F | G | H | I |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Akustische Kriterien** | L-DEN bis max. 55 dB für IVU und Straße und L-DEN bis max 60 dB für Schiene | | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt | voll erfüllt |
| **Flächennutzung** | Grundkulisse; zusätzlich Kleingartenanlagen (KGA) nur dann, wenn Unterversorgung für Stadtbereich besteht | **zu Grunde gelegte Grundkulisse** | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse | Grundkulisse |
| **Mindestgröße** | 2 ha | **Fläche in ha** | > 2 ha | > 2 ha | > 2 ha | > 2 ha | > 2 ha | > 2 ha | > 2 ha | > 2 ha | > 2 ha |
| **Erholung** | Fläche zur Erholung der Anwohnenden | **Erholungsfunktion** | bedingt | ja | ja | ja | ja | ja | ja | bedingt | ja |
| **Zugänglichkeit** | freie Zugänglichkeit für die allgemeine Öffentlichkeit ist gegeben; bei KGA muss außerdem die Durchquerungs-möglichkeit gegeben sein | **Zugänglichkeit** | erschwerte Zugänglichkeit | ja | keine Zugänglichkeit | ja | ja | ja | ja | bedingte Zugänglichkeit | erschwerte Zugänglichkeit |
| **Störungen / entgegenstehende Ziele geltender Planungen** | | **Festgestellte bestehende und potenzielle Störungen** | | Planung und absehbare Realisierung der Sallerner Regenbrücke stehen einer Festlegung entgegen | | Lärmkontingente Bayernhafen stehen einer Festlegung entgegen | Lärmkontingente Bayernhafen / GE Stadtosten stehen einer Festlegung entgegen | Lärmkontingente GE ehemalige Nibelungen-kaserne stehen einer Festlegung entgegen | Lärmkontingente GE Burgweinting Ost stehen einer Festlegung entgegen | | |
| | | **Empfehlung** | keine RG-Festlegung | keine RG-Festlegung | keine RG-Festlegung | keine RG-Festlegung | keine RG-Festlegung | keine RG-Festlegung | keine RG-Festlegung | keine RG-Festlegung | keine RG-Festlegung |

Stadtplanungsamt
61.3 Christian Heil
Tel. 1769

Regensburg, 13.12.2019

**Online-Beteiligungsverfahren auf www.ideen-fuer-regensburg.de, wesentliche Ergebnisse**

Im Rahmen der Mitwirkung am Lärmaktionsplan der Stadt Regensburg war die Stadtbevölkerung vom 16.10.2019 bis zum 17.11.2019 zur Beteiligung aufgefordert.
Bereits 2014 hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich über das zentrale Beteiligungsportal www.ideen-fuer-regensburg.de am Lärmaktionsplan der Stadt Regensburg zu beteiligen. In 2014 konnten Bürger Angaben zu ihrem subjektiven Lärmempfinden, zur Akzeptanz von verschiedenen Lösungsansätzen und zu ihrer Lärmbetroffenheit machen. Diese Ergebnisse wurden bei der Erstellung des Maßnahmenplans „Entwurf des Lärmaktionsplans vom Juni 2019“ berücksichtigt.

Die nun aktuell durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung hatte zum Ziel:

1) das subjektive Lärmempfinden und die Akzeptanz von verschiedenen Lösungsansätzen von heute mit dem aus dem Jahre 2014 zu vergleichen,
2) die Bevölkerung über konkret geplante Maßnahmen gegen Lärm und über die Vorschläge zu ruhigen Gebieten zu informieren sowie diese zu bewerten und ggf. zu kommentieren
3) und Vorschläge für weitere Maßnahmen gegen Lärm für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans einzuholen.

Neben den möglichst einfach gestalteten Beteiligungsmodulen zu o.g. Zielen, konnten die Bürgerinnen und Bürger auf dem Beteiligungsportal www.ideen-fuer-regensburg.de im Bereich „Informieren“ den Entwurf des Lärmaktionsplanes vom Juni 2019, in Form von PDF-Dokumenten downloaden und bekamen zusätzliche Hintergrundinformationen zur Lärmminderungsplanung. Für Bürgerinnen und Bürger die keine Möglichkeit haben sich online zu beteiligen oder weitere Fragen zur Lärmminderungsplanung haben wurden Präsenzzeiten im Stadtplanungsamt angeboten. Diese Präsenzzeiten wurden im Beteiligungsportal und im Zuge der Pressekonferenz vom 16. Oktober 2019 bekannt gemacht. Die Möglichkeit sich bei einem Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes persönlich zu informieren wurde von keinem Bürger wahrgenommen. Zwei Bürger beteiligten sich per Brief und ein Bürger per E-Mail. Diese Beteiligungen wurden in der Auswertungsbericht mit aufgenommen.

Im Zuge der Onlinebeteiligung nahmen insgesamt 313 Teilnehmende an der Umfrage zum subjektiven Lärmempfinden teil. In Summe wurden die 18 Maßnahmen gegen Lärm und 24 Vorschläge zu ruhigen Gebieten 466-mal bewertet und 104-mal kommentiert. Es gingen 65 neue Vorschläge gegen Lärm ein. Diese wurden 184-mal bewertet und 44-mal kommentiert. Es haben sich insgesamt seit Laufzeit der Plattform 1028 Nutzerinnen und Nutzer registriert. Im Beteiligungszeitraum 16.10.2019 bis 17.11.2019 gab es 260 Neuregistrierungen.

Wesentliche Ergebnisse

*Umfrage zum Lärmaktionsplan:*

- Regensburg wird von den Teilnehmern als *Stadt mit Lärmproblemen* an mehreren bis vielen Stellen eingestuft (Anhang 1, Seite 11 des Auswertungsberichtes). Das subjektive Lärmempfinden hat sich zwischen 2014 und 2019 kaum verändert.

- Die allgemeine Einschätzung zur Sinnhaftigkeit diverser, zur Abstimmung gestellter Maßnahmenansätze gibt Anhang 1 (Seite 12, 13 des Auswertungsberichtes) wieder. Fand der Maßnahmenansatz „*Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h*“ 2014 vergleichsweise wenig Akzeptanz (nur 41% der Bürgerinnen und Bürger betrachten den Maßnahmenansatz als sinnvoll oder sehr sinnvoll), wurde dieser Maßnahmenansatz nun 2019 mit 62% Zustimmung deutlich positiver eingeschätzt. Ebenfalls gewinnt die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs (45% → 67%) deutlich an Zustimmung. Bei Vorschlägen, die die Teilnehmer zur Minderung ihrer persönlichen Lärmbetroffenheit vorbringen konnten, wird der Maßnahmenansatz *Geschwindigkeitsreduktion und Verkehrsberuhigung* sehr oft genannt (Anhang 3, ab Seite 80 des Auswertungsberichtes).

*Bewertung der Maßnahmen gegen Lärm:*

- am häufigsten positiv wurden Tempo 30 Maßnahmen bewertet, allen voran die Neuhausstraße und der Weißgerbergraben, die Adolf-Kolping-Straße/D.-Martin-Luther-Straße, Landshuter und Augsburgerstraße sowie die Weißenburgstraße (Anhang 2, ab Seite 15 des Auswertungsberichts die Maßnahmen sind mit absteigender Anzahl an Bewertungen sortiert).
- teils positiv teils negativ wird der aktive Schallschutz im Zuge des Ausbaus der Nordgaustraße diskutiert. Die Teilnehmer kritisieren, dass durch den Bau der Sallernen Regenbrücke und den Ausbau der Nordgaustraße deutlich mehr Verkehr durch die Stadt geleitet wird.

*Ruheorte:*

- der Stadtpark, der Jahninselpark und der Herzogpark wurden mit der größten Anzahl an Bewertungen ausschließlicher positiv bewertet (Anhang 2, ab Seite 15 des Auswertungsberichts die Maßnahmen bzw. Ruheorte sind mit absteigender Anzahl an Bewertungen sortiert).

- die übrigen Ruheorte wurden größtenteils positiv bewertet, vereinzelte negative Bewertungen beziehen sich auf Verbesserungsmöglichkeiten der Ruheorte

*Vorschläge für neue Maßnahmen gegen Lärm:*

- insgesamt ist mit 109 Textbeiträgen und 184 Bewertungen eine hohe Teilnahmebereitschaft zu erkennen

- Am häufigsten wurde die Verkehrsberuhigung am Domplatz, die Sperrung des Individualverkehrs in der Kepler-/Thundorferstraße und allgemein Tempo 30 in der Innenstadt genannt. Auch die sogenannten Ampelrennen mit getunten Autos und das Umherfahren von Autoposern, die ihren Motor aufheulen lassen, wird an mehreren Stellen in Regensburg als sehr störend empfunden. Außerdem wird eine Verlegung des Busterminals in Stadtamhof gefordert. Auf Hauptverkehrsstraßen wird sehr oft **über-**

**höhte Geschwindigkeit** als Lärmursache genannt und mit dem Wunsch nach verstärkten Geschwindigkeitskontrollen verbunden.

Weiteres Vorgehen:

Aufgrund der Beteiligungsergebnisse ist keine Änderung des Lärmaktionsplanes mit Stand vom Juni 2019 erforderlich. Die Beteiligungsergebnisse und werden dem Stadtrat im Zuge der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans vorgestellt. Mit der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans sollen gleichzeitig die verkehrsrechtliche Anordnungen bzgl. der T-30 Maßnahmen und über die Förderrichtlinie für passiven Lärmschutz (Fensterprogramm) entschieden werden. Derzeit werden die Grundlagen für die verkehrsrechtlichen Anordnungen und die Förderrichtlinie erarbeitet.

Eine Stellungnahme der Verwaltung zu den weiteren Maßnahmenvorschlägen wird nicht zu jedem Vorschlag einzeln erfolgen (hierfür sind die Vorschläge oft auch nicht konkret bzw. ausführlich genug), sondern gebündelt im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist für das 3. Quartal 2020 auf Grundlage der LfU-Kartierungsergebnisse der 3. Stufe geplant.

61.3 / Christian Heil

Anlagen:

1) Auswertungsbericht „Stadt Regensburg – Lärmaktionsplan“, polidia GmbH (107 Seiten)

siehe auch:
https://www.ideen-fuer-regensburg.de/regensburg/de/home/file/fileId/335/name/2019-12-05_Auswertungsbericht%202.%20Öffentlichkeitsbeteiligung_final.pdf

Regierung
der Oberpfalz



Regierung der Oberpfalz – 93039 Regensburg

Stadt Regensburg
Postfach 110643
93019 Regensburg

| Ihre Zeichen, Ihre Nachricht | Unser Zeichen | Bearbeiter | Regensburg |
|---|---|---|---|
| 61.3 HE<br>vom 20.02.2020 | 55/50-8710.1-202/1 R/St | Dr. Benjamin Höchstetter | 14.04.2020 |
| | E-Mail<br>benjamin.hoechstetter@reg-opf.bayern.de | Telefon / Telefax<br>0941 5680-1867 / 1899 | Zimmer-Nr.<br>D 215 |

**Vollzug des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG);**
**Lärmaktionsplanung Regensburg**

Sehr geehrter Herr Burr,

hiermit erteilt die Regierung der Oberpfalz Ihr Einvernehmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Regensburg (Stand Juni 2019).

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Benjamin Höchstetter
Regierungsrat

STADTPLANUNGSAMT
14. April 2020
☐ Rücksprache ☐ Kopie an:
AL | 61.1 | 61.2 | 61.3 | NMK | VerwFi

Telefon: 0941 5680-0
Telefax: 0941 5680-1199
E-Mail: poststelle@reg-opf.bayern.de
Internet: www.regierung.oberpfalz.bayern.de
Emmeramsplatz 8 · 93047 Regensburg
Bushaltestellen: Albertstraße, Bismarckplatz

N

**Legende**

- Stadtgrenze
- Gebäude (Schule oder Krakenhaus)
- Gebäude
- Straße
- Lärmschutzeinrichtung

**Beurteilungspegel Day-Evening-Night**

- <= 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

0 250 500 1.000 Meters

Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 1a: Schallimmissionsplan
Straßenverkehr
Day-Evening-Night (24 Stunden)
VBUS

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 02.02.2016 | V7.4 09.12.2015 | SR 1500 | 10 x 10 | 4 | | |

N

**Legende**

- Stadtgrenze
- Gebäude (Schule oder Krakenhaus)
- Gebäude
- Straße
- Lärmschutzeinrichtung

**Beurteilungspegel Night**

- <= 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)

0 250 500 1.000 Meters


Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de


**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 1b: Schallimmissionsplan
Straßenverkehr
Night (22 - 6 Uhr)
VBUS

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 02.02.2016 | | V7.4 09.12.2015 | SR 1000 | 10 x 10 | 4 | |

N

## Legende

- Stadtgrenze
- Gebäude (Schule oder Krakenhaus)
- Gebäude
- Schienenweg
- Lärmschutzeinrichtung

**Beurteilungspegel Day-Evening-Night**

- <= 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

0 250 500 1.000 Meters


Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de


**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 2a: Schallimmissionsplan
Schienenverkehr
Day-Evening-Night (24 Stunden)
VBUSch

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 20.01.2016 | V7.4 09.12.2015 | SR 1000 | 10 x 10 | 4 | |

N

**Legende**

- Stadtgrenze
- Gebäude (Schule oder Krakenhaus)
- Gebäude
- Schienenweg
- Lärmschutzeinrichtung

**Beurteilungspegel Night**

- <= 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)

0 250 500 1.000 Meters

Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 2b: Schallimmissionsplan
Schienenverkehr
Night (22 - 6 Uhr)
VBUSch

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 20.01.2016 | V7.4 09.12.2015 | SR 1000 | 10 x 10 | 4 | | |

N

**Legende**

- Stadtgrenze
- Gebäude (Schule oder Krakenhaus)
- Gebäude
- Schienenweg
- Straße
- Lärmschutzeinrichtung

**Beurteilungspegel Day-Evening-Night**

- <= 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

0 250 500 1.000 Meter

Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 3a: Schallimmissionsplan
Straßen- plius Schienenverkehr
Day-Evening-Night (24 Stunden)
VBUS / VBUSch

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 02.02.2016 | V7.4 09.12.2015 | SR 1000 | 10 x 10 | 4 | |

N

**Legende**

- Stadtgrenze
- Gebäude (Schule oder Krakenhaus)
- Gebäude
- Schienenweg
- Straße
- Lärmschutzeinrichtung

**Beurteilungspegel Night**

- <= 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)

0 250 500 1.000 Meter

Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

LÄRMKONTOR

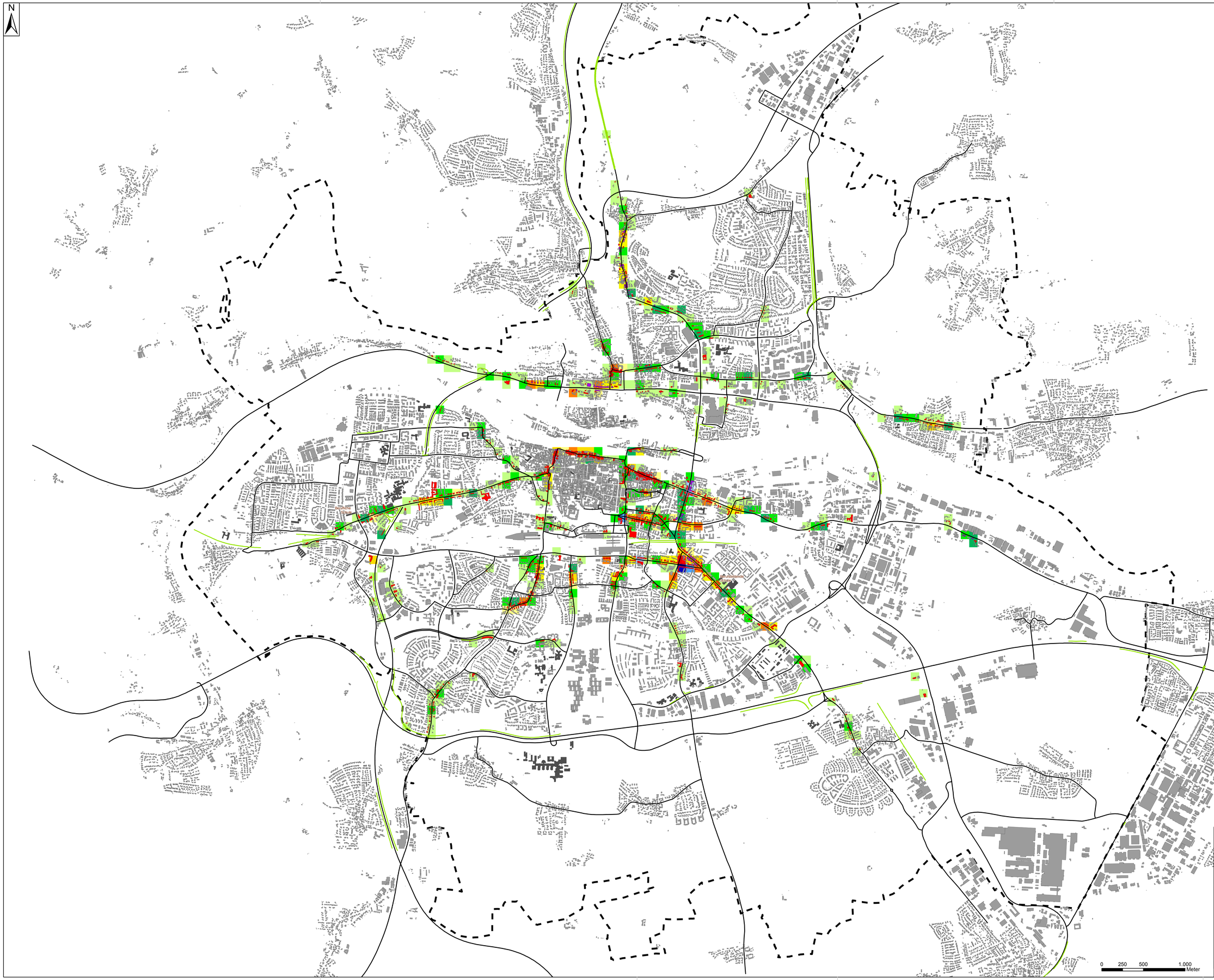
**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 3b: Schallimmissionsplan
Straßen- plius Schienenverkehr
Night (22 - 6 Uhr)
VBUS / VBUSch

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 02.02.2016 | VT 4 09.12.2015 | SR 1000 | 10 x 10 | 4 | |




Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

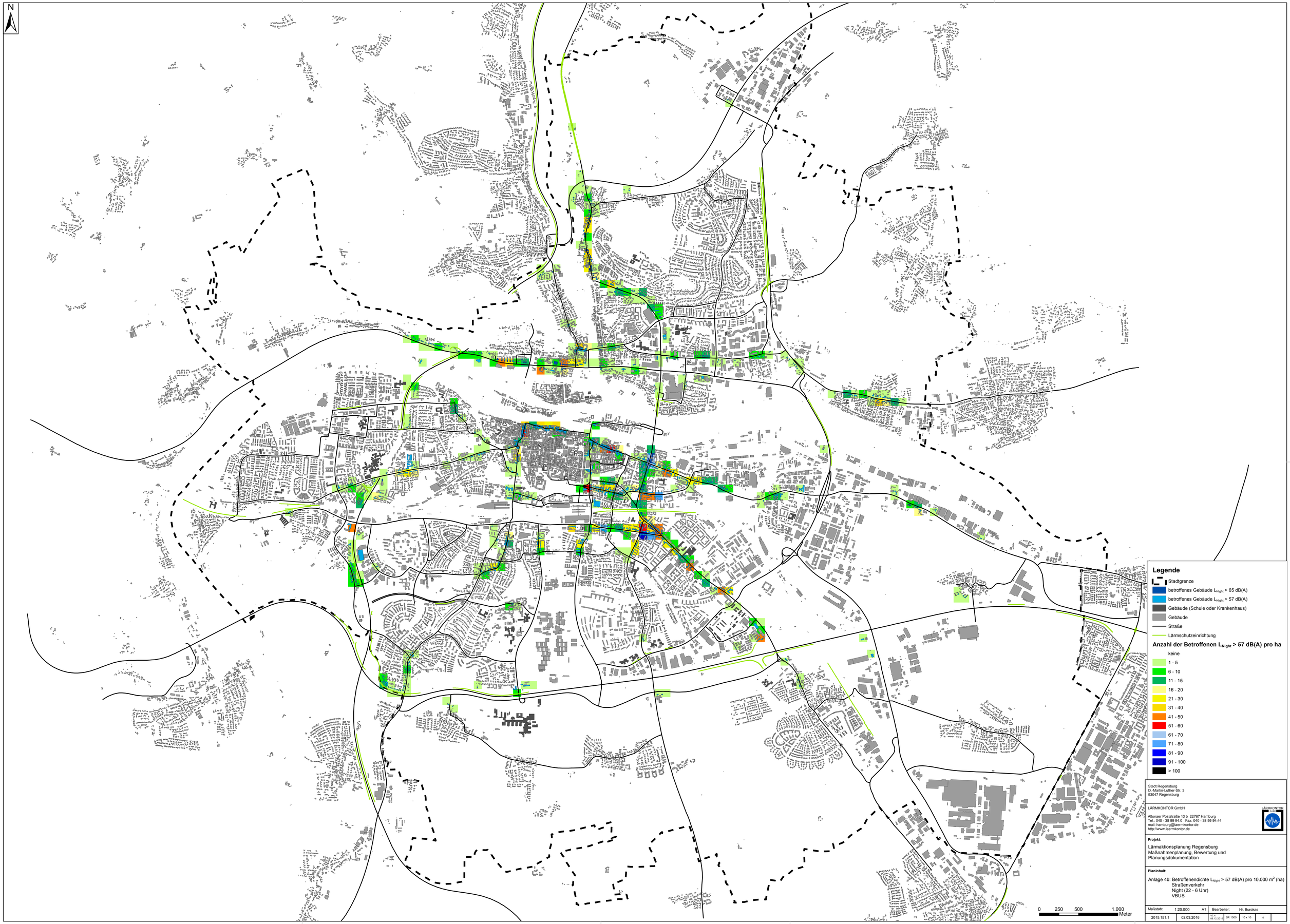
**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 4a: Betroffenendichte $L_{DEN}$ > 67 dB(A) pro 10.000 $m^2$ (ha)
Straßenverkehr
Day-Evening-Night (24 Stunden)
VBUS

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 16.03.2016 | | V7.4 09.12.2015 | SR 1000 | 10 x 10 | 4 | |




Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 4b: Betroffenendichte $L_{Night}$ > 57 dB(A) pro 10.000 $m^2$ (ha)
Straßenverkehr
Night (22 - 6 Uhr)
VBUS

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 02.03.2016 | | 12 ▲ 04.12.2015 | SR 1000 | 10 x 10 | 4 | |




Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Maßnahmenplanung, Bewertung und Planungsdokumentation

**Planinhalt:**

Anlage 4c: Lärmbrennpunkte
Straßenverkehr
VBUS

| Maßstab: | 1:20.000 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 02.03.2016 | | V7.4 09.12.2015 | SR 1000 | 10 x 10 | 4 | |

N

## Legende

- Stadtgrenze
- Gebäude
- Gebäude (unter industrieller Fläche)
- Lärmschutzeinrichtung

**Flächennutzung:**

- Gemischte Baufläche
- Gewerbliche Baufläche
- Wohnbaufläche

**Industrielle Flächenquellen:**

- kein Nachtbetrieb
- Nachtbetrieb
- Hafenbahn
- Walhalla Kalk (Produktion)
- Walhalla Kalk (kein Nachtbetrieb)

**Beurteilungspegel Day-Evening-Night**

- <= 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

0 250 500 1.000 Meters


Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de


**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Ermittlung pauschaler flächenbezogener Schallleistungspegel
für die im Stadtgebiet Regensburg
vorhandenen neun IVU Anlagen

**Planinhalt:**

Anlage 5a: Schallimmissionsplan
IVU-Anlagen
Gewerbelärm

| Maßstab: | 1:7.500 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 17.03.2016 | V7.4 09.12.2015 | SR 1500 | 10 x 10 | 4 | | |

N

50 / 45

60 / 45

## Legende

- Stadtgrenze
- Gebäude
- Gebäude (unter industrieller Fläche)
- Lärmschutzeinrichtung

**Flächennutzung:**

- Gemischte Baufläche
- Gewerbliche Baufläche
- Wohnbaufläche

**Industrielle Flächenquellen:**

- kein Nachtbetrieb
- Nachtbetrieb
- Hafenbahn
- Walhalla Kalk (Produktion)
- Walhalla Kalk (kein Nachtbetrieb)

**Beurteilungspegel Night**

- <= 45 dB(A)
- > 45 - 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)

0 250 500 1.000 Meters

Stadt Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 3
93047 Regensburg

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94 0 Fax: 040 - 38 99 94 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

**Projekt:**

Lärmaktionsplanung Regensburg
Ermittlung pauschaler flächenbezogener Schallleistungspegel
für die im Stadtgebiet Regensburg
vorhandenen neun IVU Anlagen

**Planinhalt:**

Anlage 5b: Schallimmissionsplan
IVU-Anlagen
Gewerbelärm

| Maßstab: | 1:7.500 | A1 | Bearbeiter: | Hr. Burokas | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2015.151.1 | 17.03.2016 | | V7.4 09.12.2015 | SR 1500 | 10 x 10 | 4 | |

polidia GmbH

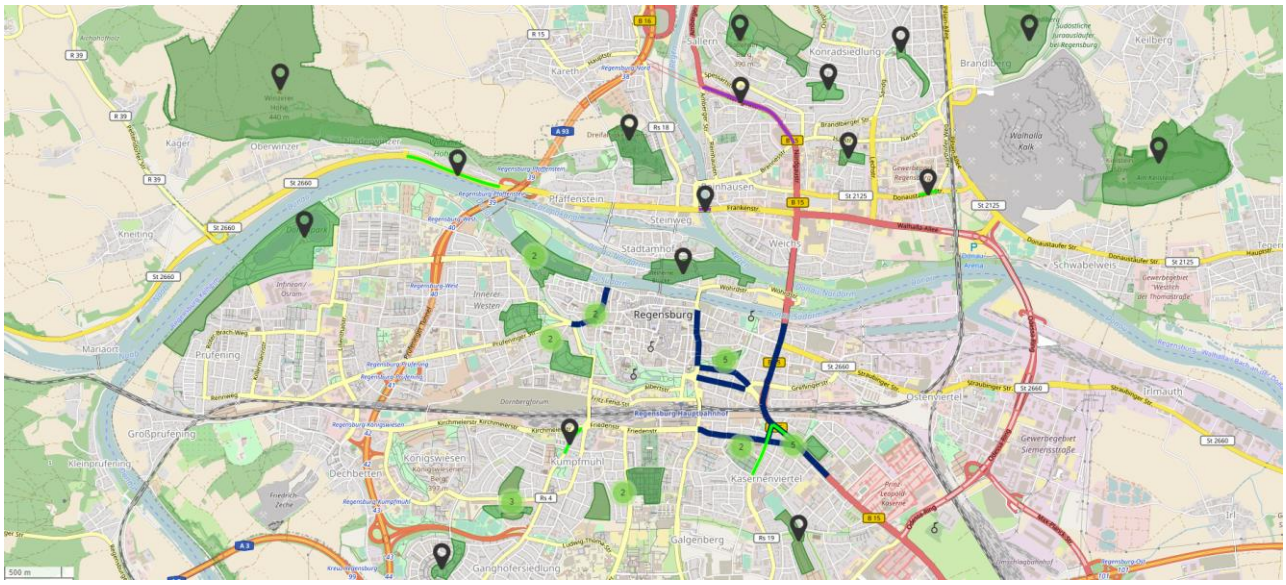
# Stadt Regensburg

# Lärmaktionsplanung

Auswertungsbericht

16.10.2019 – 17.11.2019

www.ideen-fuer-regensburg.de




29. November 2019
von Harms, Nora

**polidia GmbH**
Mühlenstraße 40
10243 Berlin

# Inhaltsverzeichnis

**1. Einleitung und Zusammenfassung der Ergebnisse ..... 3**

**2. Registrierungen ..... 3**

**3. Aktivitäten auf der Plattform (gesamt) ..... 4**

3.1. Besuchszahlen ..... 4

3.1.1 Verlauf der Besuche im Beteiligungszeitraum ..... 5

**4. Beteiligung am Online-Dialog ..... 6**

4.1. Umfrage zum subjektiven Lärmempfinden und zur Akzeptanz verschiedener Lösungsansätze gegen Lärm 6

4.2. Maßnahmen gegen Lärm bewerten und kommentieren ..... 6

4.2.1. Anzahl der Bewertungen auf Ebene der Maßnahmenkategorien ..... 7

4.2.2. Anzahl der Bewertungen auf Maßnahmenebene – die zehn meistbewerteten Maßnahmen ..... 8

4.3. Vorschläge für weitere Maßnahmen gegen Lärm ..... 9

4.3.1. Anzahl der Bewertungen auf Vorschlagsebene – die meistbewerteten Vorschläge ..... 9

Anhang 1: Umfrage zum Lärmaktionsplan ..... 11

Anhang 2: Maßnahmen gegen Lärm ..... 15

Anhang 3: Vorschläge für neue Maßnahmen gegen Lärm ..... 80

# 1. Einleitung und Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Rahmen der Mitwirkung am Lärmaktionsplan der Stadt Regensburg war die Stadtbevölkerung vom 16.10.2019 bis zum 17.11.2019 zur Beteiligung aufgefordert.

Bereits 2014 hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich über das zentrale Beteiligungsportal www.ideen-fuer-regensburg.de am Lärmaktionsplan der Stadt Regensburg zu beteiligen. In 2014 konnten Bürger Angaben zu ihrem subjektiven Lärmempfinden, zur Akzeptanz von verschiedenen Lösungsansätzen und zu ihrer Lärmbetroffenheit machen. Diese Ergebnisse wurden bei der Erstellung des Maßnahmenplans „Entwurf des Lärmaktionsplans vom Juni 2019“ berücksichtigt.

Die nun aktuell durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung hatte zum Ziel:

1) das subjektive Lärmempfinden und die Akzeptanz von verschiedenen Lösungsansätzen von heute mit dem aus dem Jahre 2014 zu vergleichen,
2) die Bevölkerung über konkret geplante Maßnahmen gegen Lärm und über die Vorschläge zu ruhigen Gebieten zu informieren sowie diese zu bewerten und ggf. zu kommentieren
3) und Vorschläge für weitere Maßnahmen gegen Lärm für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans einzuholen.

Es nahmen insgesamt 313 Teilnehmende an der Umfrage zum subjektiven Lärmempfinden teil. In Summe wurden die 18 Maßnahmen gegen Lärm und 24 Vorschläge zu ruhigen Gebieten 466-mal bewertet und 104-mal kommentiert. Es gingen 65 neue Vorschläge gegen Lärm ein. Diese wurden 184-mal bewertet und 44-mal kommentiert. Es haben sich insgesamt seit Laufzeit der Plattform 1028 Nutzerinnen und Nutzer registriert. Im Beteiligungszeitraum 16.10.2019 bis 17.11.2019 gab es 260 Neuregistrierungen. Neben der Möglichkeit sich online zu beteiligen gab es auch an zwei Terminen die Möglichkeit Sprechzeiten im Stadtplanungsamt wahrzunehmen.

# 2. Registrierungen

In der vierwöchigen Beteiligungsphase vom 16.10.2019 bis zum 17.11.2019 registrierten sich 260 Nutzerinnen und Nutzer neu auf der Online-Plattform.

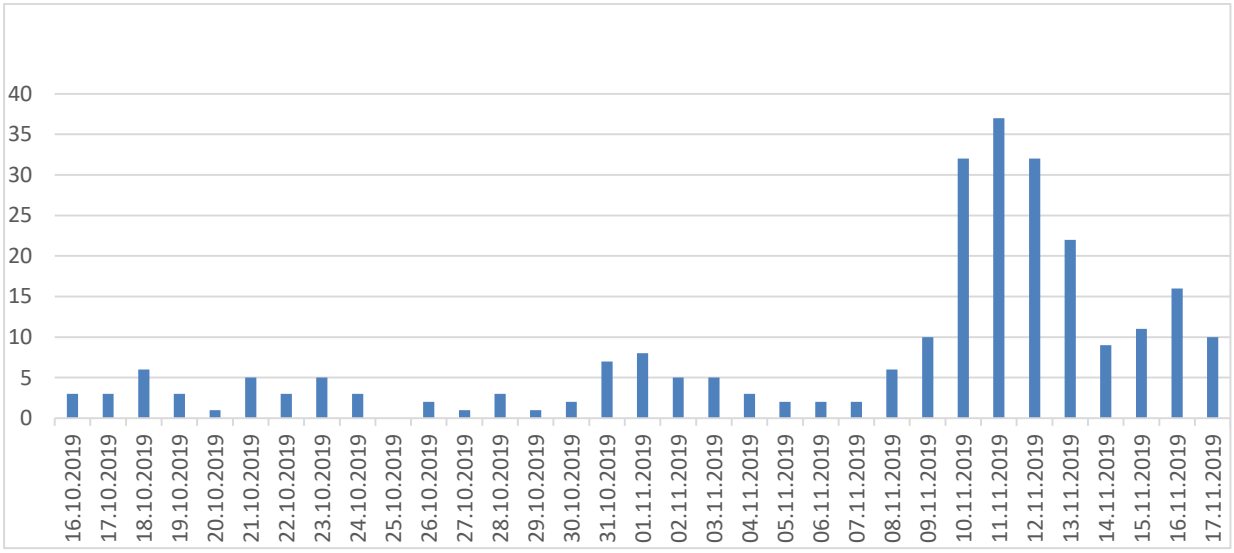



Abbildung 1: Säulendiagramm zu den Nutzerregistrierungen im Beteiligungszeitraum im Zeitverlauf pro Tag

# 3. Aktivitäten auf der Plattform (gesamt)

Die Besuchszahlen und die Seitenaufrufe von www.ideen-fuer-regensburg.de werden über den Webanalysedienst Matomo aufgezeichnet. Folgende Zugriffszahlen wurden seitdem **pro Woche** verzeichnet.

Folgende Werte wurden dabei erhoben:

- **Besuche**

Ein Besuch bedeutet, dass eine Besucher*in die Webseite aufgerufen und ggf. Aktionen darauf ausgeführt hat. Ein neuer Besuch wird gezählt, wenn die Webseite nach 30 Minuten initial neu besucht wurde. D.h. ein Besucher oder eine Besucherin kann theoretisch mehrere Besuche durchführen. Eine vollständige Rekonstruktion, wie viele unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer sich auf der Online-Plattform bewegten, ist aufgrund der Datenschutzrichtlinien der öffentlichen Verwaltung nicht möglich, da dafür dauerhaft die IP-Adressen der Nutzerinnen und Nutzer gespeichert werden müssten.

- **Seitenansichten**

Seitenansichten sind alle Aktionen, die Nutzerinnen und Nutzer auf den Online-Plattform durchgeführt haben. Jeder Besuch einer Informationsseite, auf der Beteiligung oder jeder Download ist also eine Seitenansicht.

Insgesamt gab es auf der Online-Plattform, vom 16.10.2019 bis zum Beteiligungsende 17.11.2019 genau **3.033** Besuche. Diese Nutzerinnen und Nutzer führten insgesamt **15.297** Seitenansichten durch.

Im Durchschnitt führte jede Nutzerinnen und jeder Nutzer **7,2** Aktionen pro Besuch aus und verblieb medioker 5 Minuten und 26 Sekunden auf der Online-Plattform. Diese Zahl zeigt an, dass Nutzerinnen und Nutzer vergleichsweise lange auf der Plattform verweilten und sich ausführlich mit den Inhalten beschäftigten, sowie besonders viele Aktionen ausführten. Die Absprungrate, also die Nutzerinnen und Nutzer, die die Online-Plattform sofort nach Besuch der Startseite wieder verließen, betrug durchschnittlich 45%.

**52,5%** der Nutzerinnen und Nutzer besuchten die Online-Plattform mit einem Smartphone und **5,9%** mit einem Tablet. Die restlichen Nutzer besuchten die Webseite von einem Desktop aus.

## 3.1. Besuchszahlen

| Zeitraum | Besuche* auf der Seite | Seitenansichten (davon einmalig**) | Durchschnittliche Besuchszeit | Durchschnittliche Aktionen*** pro Besuch |
|---|---|---|---|---|
| 16.10.19. – 20.10.19 | 311 Besuche | 2.746 Seitenansichten (davon einmalig) | 7 Minuten 43s | 13 Aktionen |
| 21.10.19 – 27.10.19 | 277 Besuche | 1.898 Seitenansichten (davon einmalig) | 9 Minuten 7 s | 9,3 Aktionen |
| 28.10.19 – 03.11.19 | 524 Besuche | 2.890 Seitenansichten (davon einmalig) | 5 Minuten 47 s | 7,9 Aktionen |
| 04.11.19 – 10.11.19 | 507 Besuche | 2.671 Seitenansichten (davon einmalig) | 6 Minuten 21s | 7,7 Aktionen |
| 11.11.19. – 17.11.19. | 1.414 Besuche | 5.092 Seitenansichten (davon einmalig) | 3 Minuten 45s | 5,2 Aktionen |
| **Gesamtzeitraum (16.10.19 – 17.11.19)** | **3.033 Besuche** | **15.297 Seitenansichten (davon einmalig)** | **5 Minuten 26s** | **7,2 Aktionen** |

* Ein Besuch bedeutet, dass ein Besucher die Webseite aufgerufen und ggf. Aktionen darauf ausgeführt hat. Ein neuer Besuch wird gezählt, wenn die Webseite nach 30 Minuten initial neu besucht wurde. D.h. ein Besucher kann theoretisch mehrere Besuche durchführen.

** Durchschnittliche Anzahl der Aktionen die bei einem Besuch durchgeführt werden. Aktionen umfassen u.a. Seitenansichten, Downloads, Aufrufe von externen Verweisen und die Nutzung der Beteiligungsformate.

### 3.1.1 Verlauf der Besuche im Beteiligungszeitraum

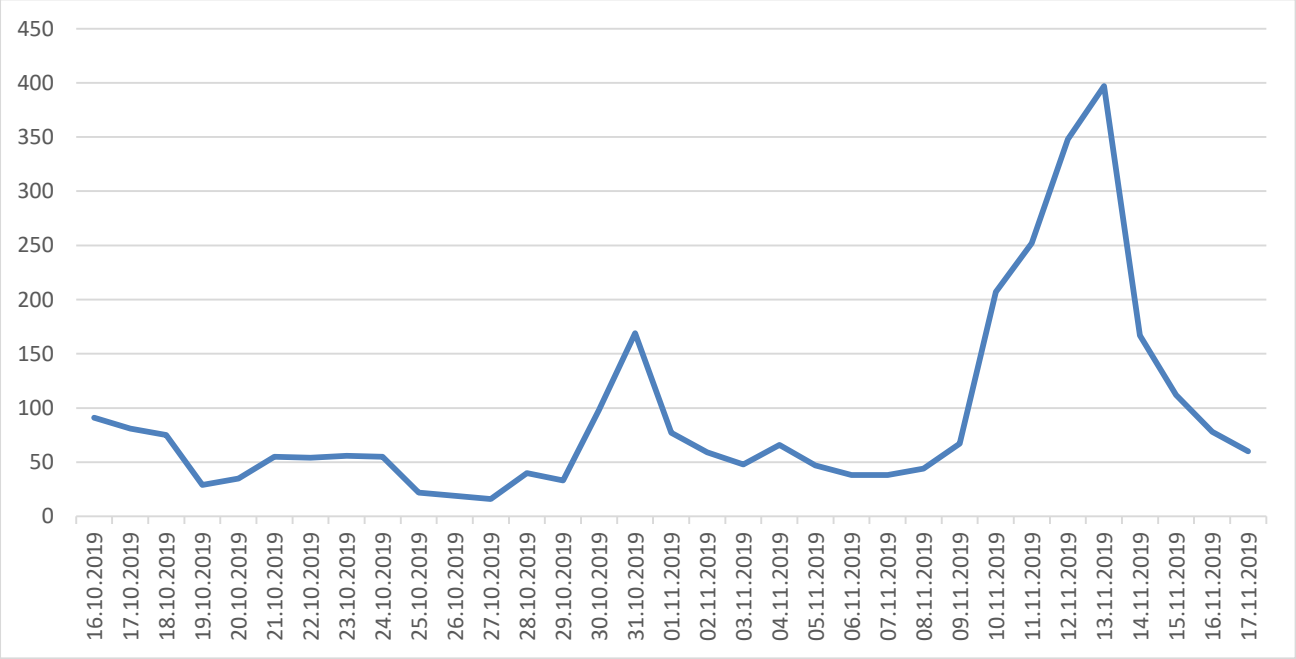



Abbildung 2: Besuche im Beteiligungszeitraum pro Tag

# 4. Beteiligung am Online-Dialog

## 4.1. Umfrage zum subjektiven Lärmempfinden und zur Akzeptanz verschiedener Lösungsansätze gegen Lärm

Als Einstieg in die Beteiligung zur Lärmaktionsplanung gab es die Möglichkeit an einer niedrigschwelligen Umfrage zum subjektiven Lärmempfinden und zur Akzeptanz verschiedener Lösungsansätze gegen Lärm teilzunehmen. Es haben sich **insgesamt 313 Teilnehmende** an der Umfrage beteiligt.

Die Umfrage bestand aus 11 Fragen, die bereits 2014 den Regensburgerinnen und Regensburgern im Zuge der Lärmaktionsplanung gestellt wurden.

Die erste Frage drehte sich allgemein um die Einschätzung der Teilnehmenden zur Lärmsituation Regensburgs. Die Fragen 2 bis 11 erfragten, für wie sinnvoll die Teilnehmenden die unterschiedlichen lärmmindernden Maßnahmen einschätzten. Es ging dabei um die Förderung von Öffentlichem Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr, streckenbezogene Verbote für den Schwerverkehr, Lichtsignalsteuerungen (grüne Welle), Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit, Abrücken des Kfz-Fahrstreifens von schutzwürdiger Bebauung, lärmoptimierte Fahrbahnbeläge, den Einsatz von geräuscharmen Antriebsarten und aktiven und passiven Schallschutz (siehe Anhang 1).

## 4.2. Maßnahmen gegen Lärm bewerten und kommentieren

Der folgende Abschnitt thematisiert die Beteiligung zu den konkret geplanten Maßnahmen gegen Lärm sowie die Vorschläge für ruhige Gebiete. Der Screenshot (siehe Abbildung 5) zeigt zunächst die Karte mit den verorteten Maßnahmen. Abschnittsgenau konnte hier eine detailliertere Darstellung der verschiedenen Maßnahmen geöffnet werden (siehe Anhang 2, Maßnahmenbeschreibung) und die Maßnahme anschließend bewertet und kommentiert werden. Eine Bewertung der Maßnahmen fand anhand einer Ampel-Funktion statt (Ampel: grün = hilfreich zur Lärmminderung / gelb = weiß nicht, keine Meinung / rot = nicht hilfreich zur Lärmminderung).

Es wurde insgesamt **466** Bewertungen und **104** Kommentare abgegeben. Die Auflistung der einzelnen Kommentare ist in Anhang 2 ergänzt. Die Sortierung der Maßnahmen gegen Lärm und Vorschläge für ruhige Gebiete wurde anhand der Anzahl der Bewertungen in absteigender Reihenfolge vorgenommen.

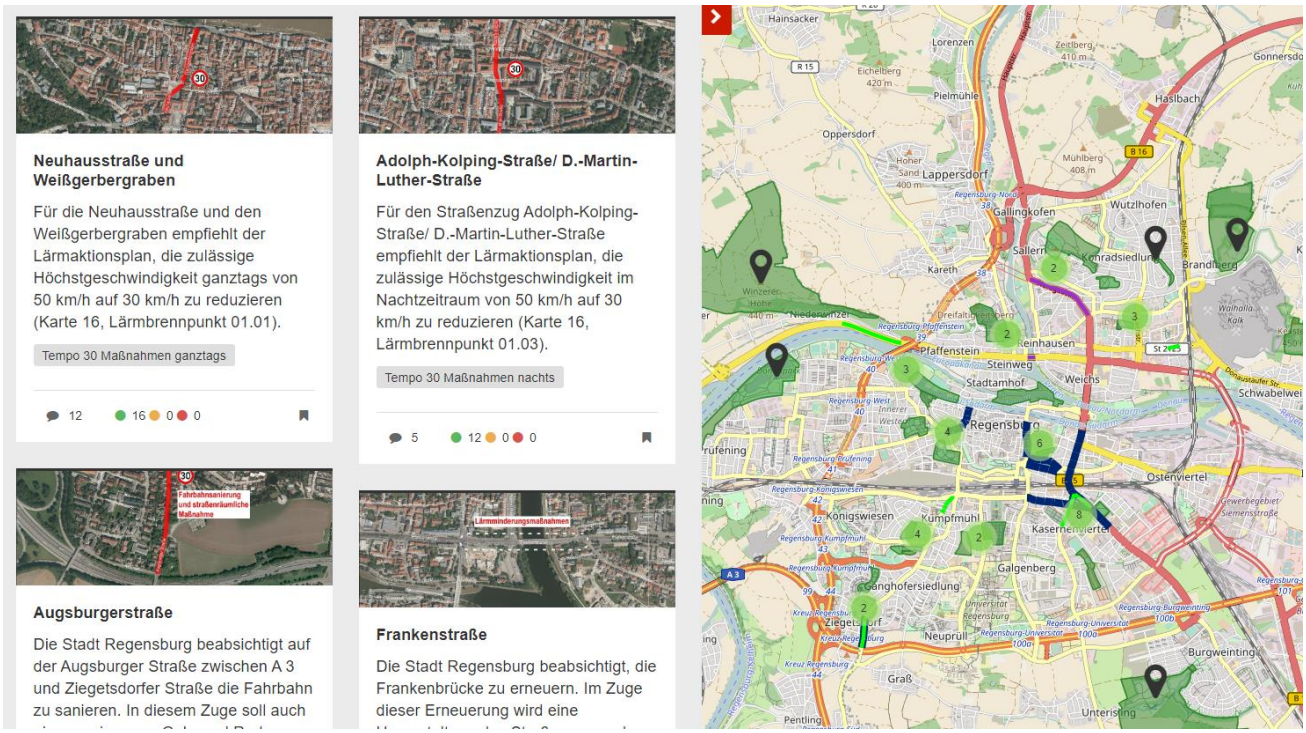



Abbildung 5: Screenshot Kartenkonsultation zu den Maßnahmen gegen Lärm

### 4.2.1. Anzahl der Bewertungen auf Ebene der Maßnahmenkategorien

Die Maßnahmen gegen Lärm und Vorschläge für ruhige Gebiete wurden insgesamt 466 Mal bewertet. 409 Mal wurden die Maßnahmen und die Vorschläge für ruhige Gebiete direkt bewertet, 57 Bewertungen bezogen sich auf Kommentare. Die Maßnahmenkategorien Ruhige Gebiete wurde mit **43,77%** der Bewertungen am meisten bewertet, dahinter folgen die Maßnahmenkategorien Tempo 30 Maßnahmen mit 21,76**%** und Fahrbahnsanierungen ohne lärmmindernden Asphalt mit 11,25**%.**

| **Maßnahmenkategorien** (einzelne Maßnahmen sind mehreren Kategorien zugeordnet) | **Bewertungen in dieser Kategorie** | **Prozent (in Bezug auf alle Bewertungen)** |
|---|---|---|
| Tempo 30 Maßnahmen nachts | 128 | 31,3% |
| Tempo 30 Maßnahmen ganztags | 37 | 9,05% |
| Aktiver Schallschutz | 27 | 6,60% |
| Fahrbahnsanierungen mit lärmmindernden Asphalt | 25 | 6,11% |
| Fahrbahnsanierungen ohne lärmmindernden Asphalt | 46 | 11,25% |
| Straßenräumliche Maßnahmen | 8 | 1,96% |
| Ruhige Gebiete | 185 | 45,23% |

Insgesamt wurden mit 363, 88,75% aller Bewertungen deutlich mehr positive Bewertungen abgegeben als neutrale 11 oder 35 negative.

Es sollte beachtet werden, dass eine Maßnahme mehreren Kategorien zugeordnet werden konnte.

| | |
|---|---|
| **Anzahl der Bewertungen gesamt** | 409 |
| **Anzahl der positiven Bewertungen** | 363 |
| **Anzahl der neutralen Bewertungen** | 11 |
| **Anzahl der negativen Bewertungen** | 35 |

### 4.2.2. Anzahl der Bewertungen auf Maßnahmenebene – die zehn meistbewerteten Maßnahmen

| **Maßnahmen** | **Anzahl Bewertungen** |
|---|---|
| **Neuhausstraße und Weißgerbergraben**, Tempo 30 Maßnahme ganztags | 23, 23 davon positiv |
| **Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße**, Tempo 30 Maßnahme nachts | 16, 16 davon positiv |
| **Landshuther Straße**, Tempo 30 Maßnahme nachts | 15, 14 davon positiv |
| **Augsburgerstraße**, Tempo 30 Maßnahme nachts und Fahrbahnsanierung ohne lärmmindernden Asphalt | 15, 12 davon positiv |
| **Weißburgstraße**, Tempo 30 Maßnahme nachts | 15, 13 davon positiv |
| **Jakobstraße**, Tempo 30 Maßnahme ganztags | 14, 14 davon positiv |
| **Hermann-Geib-Straße**, Fahrbahnsanierung in Verbindung mit Straßenraumumgestaltung | 14, 12 davon positiv |
| **Frankenstraße**, aktiver Schallschutz im Zuge der Brückenerneuerung | 14, 13 davon positiv |
| **Nördliche Nordgaustraße**, aktiver Schallschutz im Zuge des Baus der Sallerner Regensbrücke sowie Ausbau der Nordgaustraße | 13, 7 davon positiv |
| **Furtmarystraße**, Tempo 30 Maßnahme nachts | 12, 12 davon positiv |

## 4.3. Vorschläge für weitere Maßnahmen gegen Lärm

Der folgende Abschnitt thematisiert die Beteiligung zu den Vorschlägen für weitere Maßnahmen gegen Lärm. Der Screenshot zeigt die Karte mit den verorteten Vorschlägen. Adressgenau konnten hier die verschiedenen Vorschläge von Nutzerinnen und Nutzern bewertet und kommentiert werden (Übersichtskarte mit Angabe der ID siehe Anhang 3). Zur Bewertung der Vorschläge konnten andere Nutzerinnen und Nutzer einen Daumen hoch vergeben.

Es wurden insgesamt **65** Vorschläge für Maßnahmen gegen Lärm abgegeben, **184** Bewertungen und **44** Kommentare. Die Auflistung der einzelnen Kommentare ist in Anlage 3 aufbereitet.

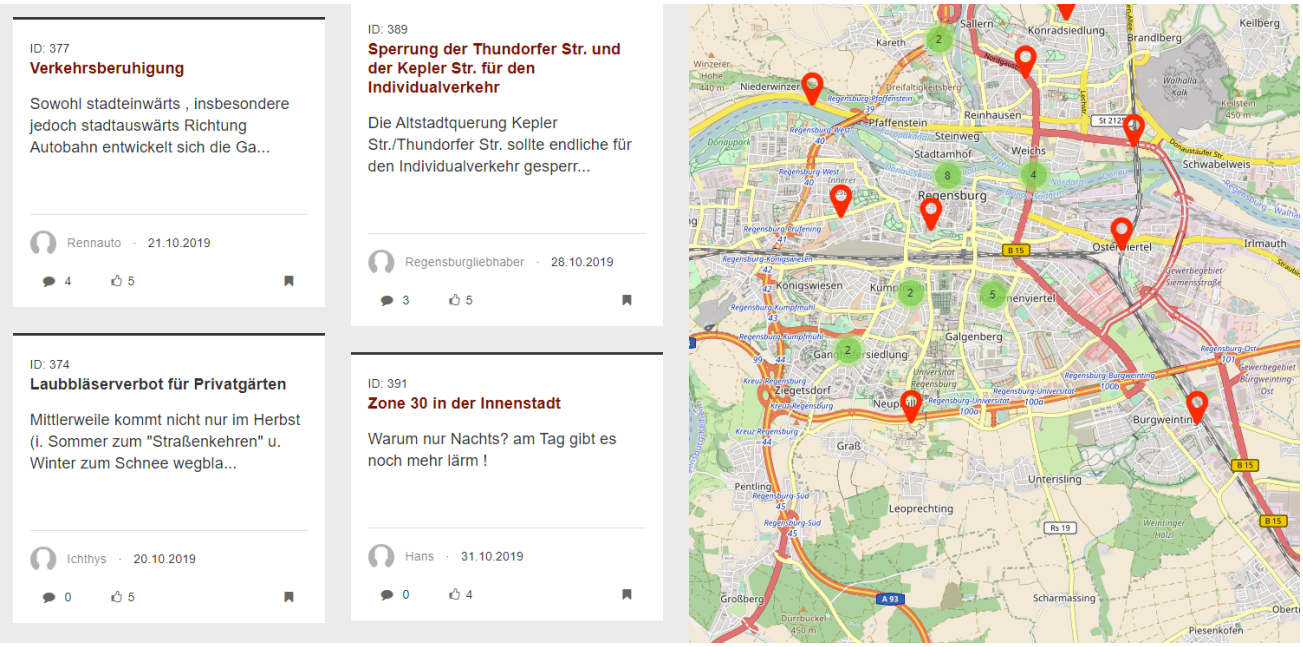



Abbildung 6: Screenshot Kartenkonsultation zu den Vorschlägen für weitere Maßnahmen gegen Lärm

### 4.3.1. Anzahl der Bewertungen auf Vorschlagsebene – die meistbewerteten Vorschläge

**Die zehn meistbewerteten Vorschläge:**

| **Vorschläge** | **Anzahl der Bewertungen** (einschl. Bewertungen der Kommentare) |
|---|---|
| **Schallschutz auf der Ost-Tangente/dem Odessa-Ring (ID 427)** | 22 |
| **Sperrung des Domplatzes für öffentlichen Autoverkehr (ID 384)** | 18 |
| **Verkehrsberuhigung Innenstadt insb. Galgenberstraße (ID 377)** | 11 |
| **Schließung des Domplatzes für den Nicht-Anliegerverkehr (ID 371)** | 11 |
| **Sperrung Thundorfer Str. und der Kepler Str. für den Individualverkehr (ID 389)** | 10 |

| | |
|---|---|
| **Verlegung Busterminal Stadtamhof (ID 380)** | 10 |
| **Laubbläser der Stadt Regensburg abschaffen (ID 390)** | 6 |
| **Zone 30 in der Innenstadt (ID 391)** | 6 |
| **Laubbläserverbot für Privatgärten (ID 374)** | 6 |
| **Überlastung Lappersdorferstrasse (ID 367)** | 5 |

**Die drei meistkommentierten Vorschläge:**

| **Vorschläge** | **Anzahl der Kommentare** |
|---|---|
| **Schließung des Domplatzes für den Nicht-Anliegerverkehr (ID 371)** | 4 |
| **Verkehrsberuhigung Innenstadt insb. Galgenberstraße (ID 377)** | 4 |
| **Sperrung des Domplatzes für öffentlichen Autoverkehr (ID 384)** | 4 |

## Anhang 1: Umfrage zum Lärmaktionsplan

**Frage 1: Wie schätzen Sie insgesamt die Lärmsituation im Stadtgebiet Regensburg ein?**

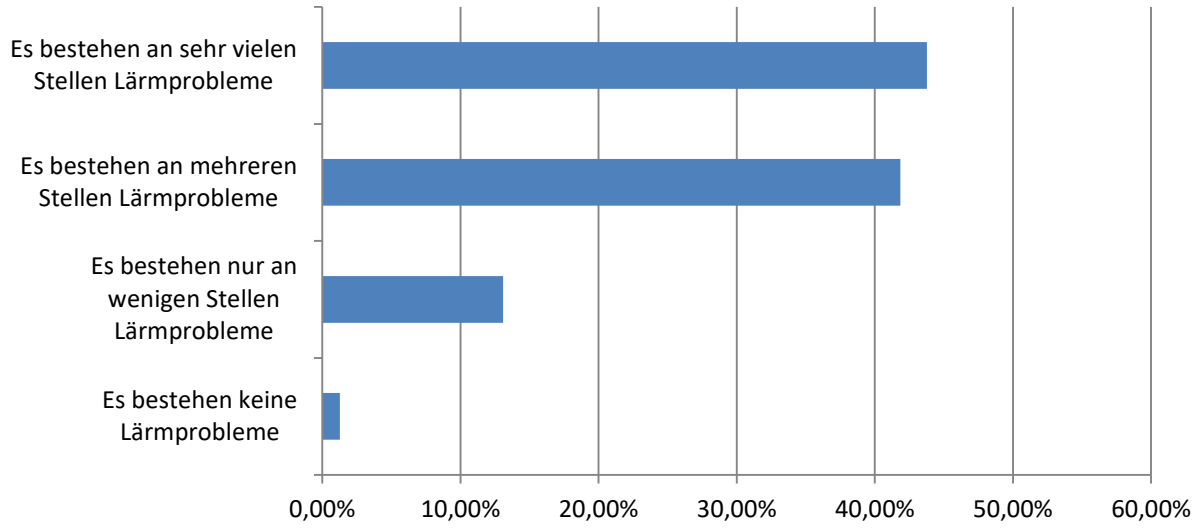



Abbildung 7: Auswertung subjektives Lärmempfinden 2019

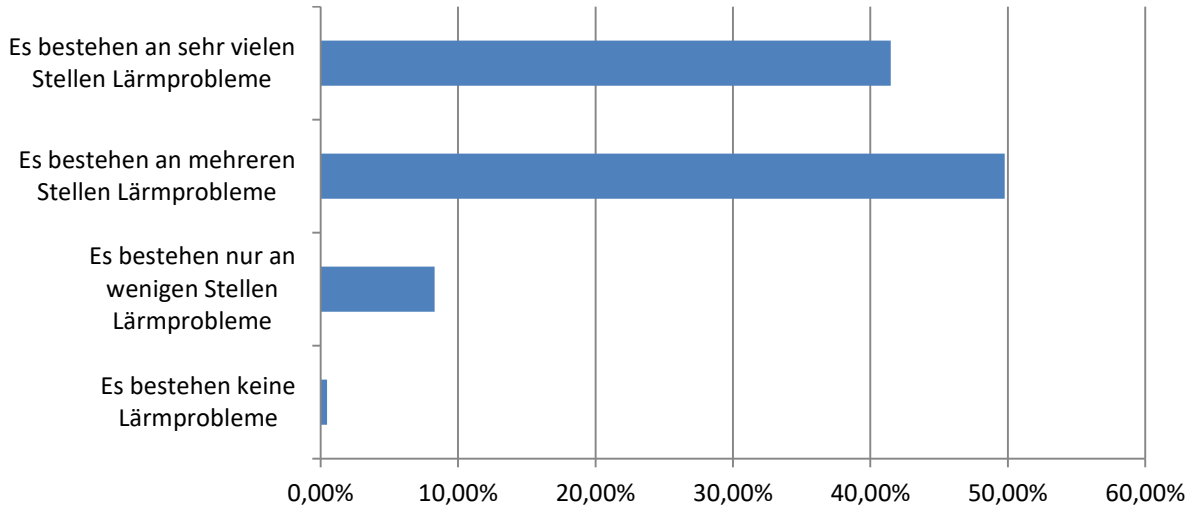



Abbildung 8: Auswertung subjektives Lärmempfinden 2014

Der deutlich überwiegende Teil der Umfrageteilnehmer ist der Meinung, dass Lärmprobleme an mehreren bzw. an sehr vielen Stellen bestehen. Das subjektive Lärmempfinden hat sich zwischen 2014 und 2019 kaum verändert.

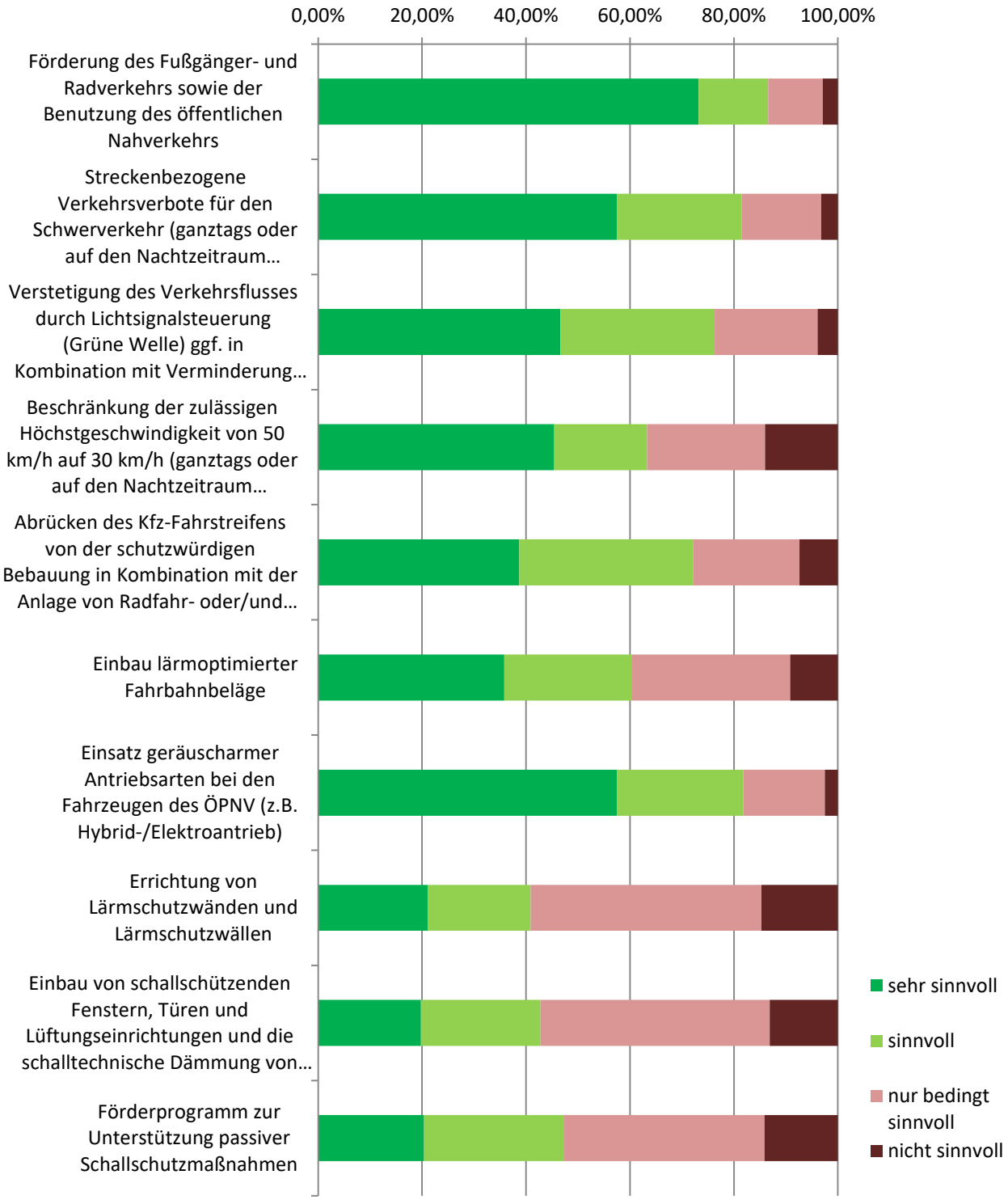



Abb. 9: Zur Abstimmung gestellte Maßnahmen 2019

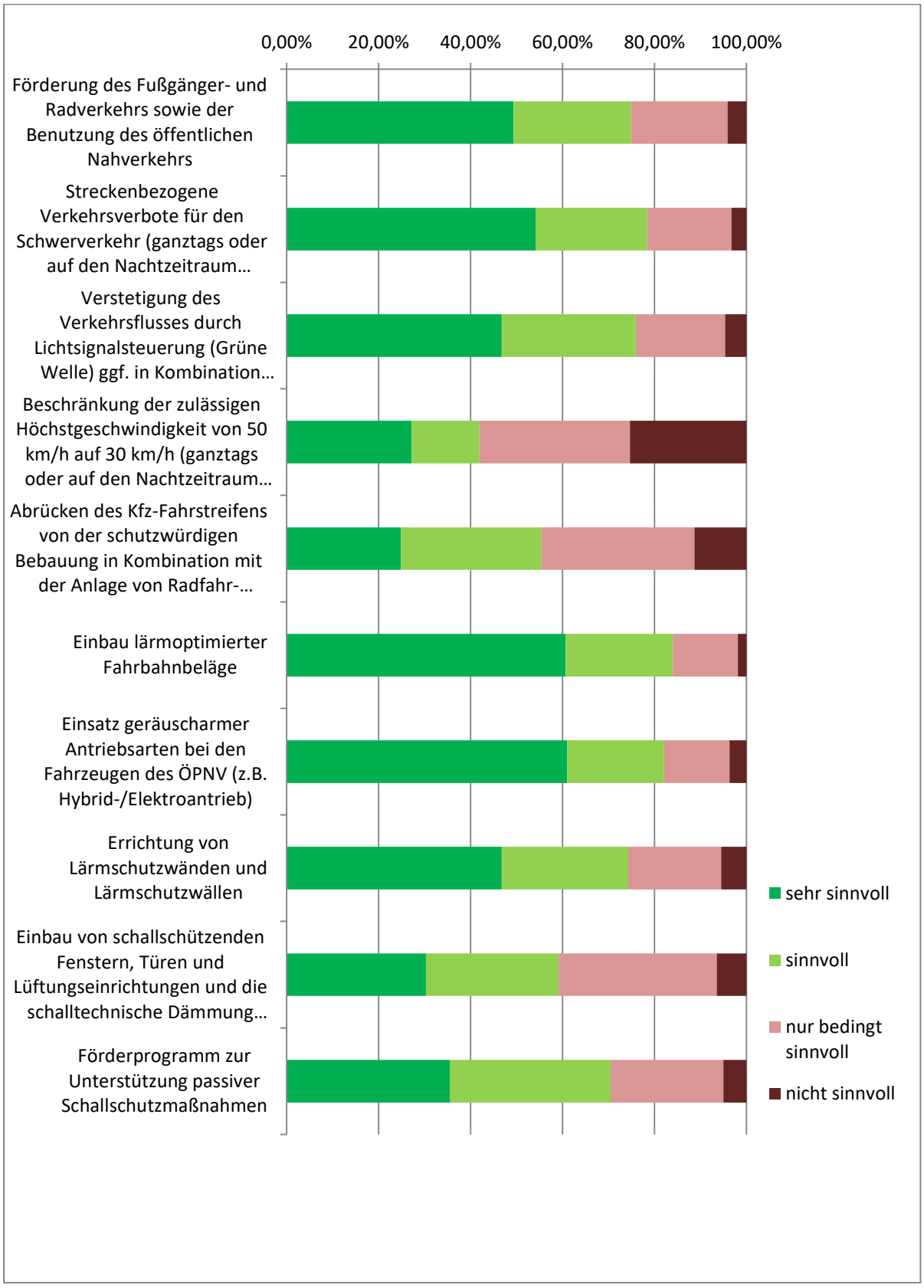



Abb. 10: Zur Abstimmung gestellte Maßnahmen 2014

Aus dem Vergleich der zur Abstimmung gestellten Maßnahmen lässt sich erkennen, dass 2019 die Förderung des Fußgänger und Radverkehrs sowie der Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs deutlich an Zustimmung gewinnt. Ebenso gewinnen die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h auf 30 km/h (ganztags oder auf den Nachtzeitraum beschränkt) sowie das Abrücken des Kfz-Fahrstreifens von der schutzwürdigen Bebauung in Kombination mit der Anlage von Radfahr- oder/und Parkierungsstreifen an Akzeptanz.

Der Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge verliert an Zustimmung. Bei der Errichtung von Lärmschutzwällen und –wänden sowie bei passiven Schallschutzmaßnahmen und deren Förderrichtlinie hängt die Akzeptanz der Umfrageteilnehmer stark von den jeweiligen Bedingungen ab.

## Anhang 2: Maßnahmen gegen Lärm

in absteigender Reihenfolge nach Anzahl der Bewertungen

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | **Neuhausstraße und Weißgerbergraben**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für die **Neuhausstraße und den Weißgerbergraben** empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 01.01). Auch für den angrenzenden Bereich Jakobstraße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen.<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 um 2-3 dB(A) reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung. Darüber hinaus kann durch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit erhöht und damit auch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erreicht sowie die | 23 | 23 | 0 | 0 | 17 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Luftschadstoffbelastung gesenkt werden.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 in der Neuhausstraße und im Weißgerbergraben als Maßnahme zur Lärmminderung? | | | | | |
| Auch wenns als Autofahrer nervig ist, für Radfahrer und Fußgänger sowie die Anwohner ist das ECHT EIN GEWINN und steigert die Lebensqualität. | | | | | | |
| Ja, das ist bitte eine längst überfällige Maßnahme für diese Straßen, einschl. der Jakobstraße, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen und damit auch Fahrradfahrer zu schützen, die in diesen Abschnitten auf der Straße fahren müssen, da es keine Fahrradwege gibt. Für alle angrenzenden Straßen um das Welterbe bzw. im Welterbe sollte maximal eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten, das gilt dann leider auch für Busse in diesen sensiblen Innenstadtbereichen. | | | | | | |
| Das hält möglicherweise einige ab, überhaupt diese Route zu wählen | | | | | | |
| Umsetzung sollte so schnell wie möglich erfolgen; eigentlich besser gestern wie heute! | | | | | | |
| Am 17.9.2018 erhielt ich folgende Antwort der Frau Bürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer: "Geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen dürfen nur dann angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Hierüber ist ein Nachweis erforderlich. [...] Nachdem keine Rechtsgründe für ein weitergehendes Verbot vorliegen und damit die notwendige Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf z.b. 30 km/h fehtl, dann eine derartige Anordnung nicht getroffen werden."<br>Diese Aussage entbehrt jeglicher rechtlichen Grundlage, denn in der Straßenverkehrsordnung sind geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen explizit erwähnt. s. StVO §45 (1) 3.<br>Diese ganze Befragung hier ist eine Farce, weil man schon längst Tempo 30 hätte einführen müssen!!!<br>Die Frau Bürgermeisterin macht Politik auf Kosten der Gesundheit der Anwohner und bricht damit auch noch geltendes Recht! Skandalös! | | | | | | |
| Eine der dringendsten Maßnahmen überhaupt. Es müssen auch im Anschluss in der Thundorfer Strasse dringend (auch bauliche) Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung überlegt werden. | | | | | | |
| Eine lange überfällige Maßnahme!<br>Wenn die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer hier nicht längst 30 km/h und langsamer fahren würde, weil diese Strecke gar keine 50 km/h zulässt, hätten wir hier täglich Tote oder Verletzte.<br>Mir ist vollkommen unverständlich, wieso über diese Maßnahme überhaupt diskutiert werden muss. | | | | | | |
| Bitte unbedingt zeitnah realisieren! | | | | | | |
| Dringend notwendig | | | | | | |

| |
|---|
| Hier wird jetz schon nicht mehr als 30 gefahren. Es ist einfach zuviel Verkehr für diese Straße. Besser und sinnvoller die Häfte des Verkehrs hier herausnehmen. z.B. den übermäßigen Busverkehr an Arnulfplatz. Möglich wäre eine Ringbuslinie um die Altstadt = Einbahnverkehr. |
| Da wird leider sehr häufig schneller als 50 gefahren gerade abends kann man da gefährliche und rasante Überholmannöver beobachten. |
| Die Busse beschleunigen dort oft schon mächtig. |
| Erstaunlich dass diese zwingende Maßnahme überhaupt noch thematisiert werden muss. Bitte bald möglich realisieren und zwar sowohl als Lärmminderungsmaßnahme, als auch im Sinne der Förderung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsarten in diesem Straßenabschnitt ! |
| Längst überfällig!<br>Ich bin froh, dass ich nicht mehr am Weißgerbergraben wohne... |
| Längst überfällig...hier wird viel zu oft zu schnell gefahren. |
| Längst überfällige Ergänzung zu verkehrsvermeidenden Maßnahmen |
| Niemand muss hier schneller fahren - vielleicht muss man da mit dem eigen PKW gar nicht mehr groß fahren |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | **Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für den Straßenzug **Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße** empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 01.03). Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts im Straßenzug Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße als Maßnahme zur Lärmminderung?<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts im Straßenzug Adolph-Kolping-Straße/ D.-Martin-Luther-Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 16 | 16 | 0 | 0 | 7 |

Die D.-Martin-Luther sollte unbedingt auch tagsüber eine max. Geschwindigkeit von 30 km/h gelten. Sie ist immer die Straße, die am häufigsten genannt wird, wenn es darum geht,

| |
|---|
| wo fühlen sich Radfahrer gefährdet. Mindestens dort, wo es keine geschützten Radwege gibt und die Radfahrer auf der Straße oder in der Busspur fahren müssen ist bitte die Geschwindigkeit Tag und Nacht auf 30 km/h zu setzen. |
| Aus Lärmschutzgründen, aber auch für die Sicherheit von Radfahrern sollte hier durchgängig Tempo 30 gelten. |
| Es hat sich durch die neue Verkehrsführung schon viel verbessert. Ganztags Tempo 30 wäre absolut sinnvoll, für Lärmschutz und für Sicherheit |
| Ich sehe hier ganztags die Notwendigkeit Tempo 30 zu erlassen. Touristen und Fahrradfahrer kreuzen hier sehr häufig unüberlegt die Straße. Die Durchfahrt erzeut Lärm. |
| Tempo 30 wäre ein Anfang mehr aber auch nicht, wenn dann aber auch ganztags. Die Straße kann man meiner Meinung nach mit dem Fahrrad nur in Todesverachtung fahren. Mit Kinderanhänger bin ich hier nie mehr unterwegs. Fahrradfahrer provozieren die Autos mit heulendem Motor über die doppelt durchgezogenen Mittelstreifen zu überholen, nur um an der nächsten Ampel wieder hintereinander zu stehen. Das Tempo 30 wird da nicht viel ändern. Hier bräuchte es einen umfassenderen Ansatz um den Verkehr zu reduzieren, der zum Teil vom Parkhaus angezogen wird und zum Teil über den Domplatz abgeleitet wird - was für ein Quatsch, auch lärmtechnisch. Ein durchgehender geschützter Radweg wäre hier ein Muß. Das wird aber nur gehen, wenn deutlich weniger Autos hier fahren, so dass eventuell sogar auf eine Extra Busspur verzichtet werden könnte, um Platz für einen Radweg zu schaffen. Das hieße perspektivisch, Domplatz für Autos sperren, das Parkhaus nur als Quartiersparkhaus für Anwohner zu nutzen und den Autoverkehr draußen zu halten, so dass Autos keinen Grund mehr haben, hier hin zu fahren. Dafür müßte auch ÖPNV gestärkt werden und halt doch am alten Eisstadion das Parkhaus gebaut werden. |
| Ich schließe mich Herrn Groth an. Hier Rad zu fahren ist "keine schöne Erfahrung"...<br>Tempo 30 immerhin ein Tropfen auf den heißen Stein. Generell weniger Verkehr auch in diesem Bereich der Altstadt wäre sinnvoll!! |
| Ich stimme den anderen Kommentaren zu, wenn sie sagen, dass hier ganztags Tempo 30 gelten muss. Ich arbeite am Dachauplatz und kann bestätigen, dass der Verkehrslärm dort enorm ist. Speziell an dieser Strecke sind auch die "Poser"-Fahrzeuge mit ihren manipulierten Auspuffanlagen ein großes Lärm-Problem. Dieses Problem muss aber separat (und trotzdem dringend) angegangen werden, es kann mit Tempo 30 bestenfalls etwas gemindert werden.<br>Eine andere Aussage der unten stehenden Kommentare überrascht mich allerdings etwas: "Die Straße kann man meiner Meinung nach mit dem Fahrrad nur in Todesverachtung fahren." Ich habe im Gegensatz dazu den Teil der Straße ohne Radweg immer als erheblich komfortabler und sicherer empfunden als den südlichen Teil mit Radweg. Das liegt daran, dass auch zügige Radfahrende dort, wo ein Radweg ist, die Straße nicht benutzen dürfen, da der Radweg als benutzungspflichtig beschildert ist. Der Radweg aber ist viel zu schmal, als dass man andere Radfahrende sicher überholen könnte (das Überholen ist aber wegen des stark unterschiedlichen Tempos der Radfahrenden unvermeidlich). Auf dem Radweg muss man ständig gewahr sein, dass einem Fußgänger/-innen (oder mitgeführte Hunde) ins Rad laufen oder einen durch eine ausladende Armbewegung vom Rad holen. Rechts abbiegende Autos sind besonders dann lebensgefährlich, wenn man auf dem abgesetzten Radweg herankommt. Also: wenn man die Überlegung anstellt, auch auf dem bisher nicht mit einem Radweg bestückten Straßenteil einen Radweg zu bauen, dann bitte nur OHNE Benutzungspflicht. |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 17 | **Augsburgerstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Die Stadt Regensburg beabsichtigt auf der **Augsburger Straße** zwischen A 3 und Ziegetsdorfer Straße die Fahrbahn zu sanieren. In diesem Zuge soll auch ein gemeinsamer Geh- und Radweg stadtauswärts errichtet werden. Ergänzend empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 04.02).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können insbesondere durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung. Darüber hinaus trägt jede Sanierung von Fahrbahndecken zur Lärmreduzierung bei, da hierdurch Schadstellen und Unebenheiten beseitigt werden, die zu erhöhten Lärmbelastungen führen. Die Höhe der Lärmminderung hängt dabei ganz wesentlich vom Vorher-Zustand der Fahrbahn ab und ist rechnerisch nicht ermittelbar. Daher kann keine konkrete Minderungswirkung benannt werden. Die Anlage von Radverkehrsanlagen hat nur eine geringe direkte akustische Wirkung, fördert aber die leise Verkehrsart Radverkehr. | 15 | 12 | 1 | 2 | 7 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wie bewerten Sie einen neuen Fahrbahnbelag in der Augsburger Straße als Maßnahme zur Lärmminderung?<br>Wie bewerten Sie die Anlage eines Radfahrstreifens stadtauswärts in der Augsburger Straße als Maßnahme zur Lärmminderung?<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Augsburger Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | | | | | |

| |
|---|
| Als ökologischer Verkehrsclub VCD bekommen wir immer wieder Meldungen von Radfahrer, wie gefährlich dieser Abschnitt ist. Mehr Platz für den Radverkehr wäre hier wirklich sehr sinnvoll, sollte aber nicht zum Nachteil für Fussgänger werden. Bei einer Mischung von Fuss- und Radverkehr sollten unbedingt die Wegbreitenempfehlungen der ERA berücksichtigt werden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung, Tag und Nacht, würde nicht nur den Lärm mindern, sondern auch die Sicherheit für die Radfahrer erhöhen. |
| In Ziegetsdorf ist die Hauptlärmquelle die A93 wegen der überwiegenden Westwindlage. Da würde eher "Flüsterasphalt" helfen. Die A3 trägt noch in unmittelbarer Nähe bei. |
| Ein Radweg an der Augsburger Str. ist schon lange überfällig. Dort kann man egal zu welcher Tageszeit nur in selbstmörderischer Absicht unterwegs sein. Genauso fehlt aber auch eine Radverbindung zwischen Ziegetsdorfer Str. und dem Graßer Weg (über Weiherweg/Fernsehturm). Dann müßte man den Umweg über die Augsburger Str. gar nicht erst nehmen. |
| Fahrzeuge im Schiebebetrieb, also bergab, verbrauchen wegen der Schubabschaltung keinen Kraftstoff, unabhängig von der Geschwindigkeit.<br>30 km/h stark bergab wie hier, bedingt ein Einlegen des 2. Ganges, was zu einer hohen Motordrehzahl und damit erheblicher Geräuschentwicklung führen wird. Das Abrollgeräusch ist sowohl bei 30, als auch 50 km/h zu vernachlässigen. |
| Tempo 30 ist sinnvoll, die Augsburgerstrasse ist laut und gefährlich, auch für Kinder. Für Radlfahrer ist die Augsburgerstrasse gruselig. Insgesamt benötigt Regensburg mehr baulich getrennte Radwege. |
| Tempo 30 ist absolut sinnvoll.Sicherheit für Mensch und Tier. |
| 1) Ein neuer Fahrbahnbelag bringt sicher etwas, ist aber eine teure und aufwändige Maßnahme. Das Geld hierfür wäre an dieser Stelle wohl nur dann gut eingesetzt, wenn die Straße tatsächlich in einem schlechten Zustand ist.<br>2) ein von der KFZ-Fahrbahn abgeteilter Radfahrstreifen mit der gleichen Oberflächenqualität wie die KFZ-Fahrbahn, schwellenfrei und ohne den Zwang, Entwässerungsrinnen zu durchfahren, in ausreichender Breite (aufwärts fahrende Radfahrende brauchen viel Platz!) wäre bei diesem hohen KFZ-Verkehrsaufkommen wahrscheinlich hilfreich für den Radverkehr. Diesen Streifen könnte man dann vielleicht sogar ohne schlechtes Gewissen mit "Benutzungspflicht für Fahrräder" beschildern. Ein absolutes No-Go wäre aber der oben erwähnte benutzungspflichtige gemeinsame (!) Bordstein-Fuß- und Radweg. Der würde dann wohl wieder wie die anderen Regensburger Radwege mit einer gegenüber der KFZ-Fahrbahn deutlich qualitätsreduzierten Oberfläche gebaut, man müsste an jeder Straßenkreuzung durch 2 bis 4 Entwässerungsrinnen rumpeln, man wäre durch Autos, die aus Einfahrten und Nebenstraßen kommen gefährdet, der Weg wäre immer wieder zugeparkt, wäre im Winter schlecht geräumt und voller gefährlichem Rollsplitt. Wenn es dann auch noch tatsächlich wie oben geschrieben ein GEMEINSAMER Geh- und Radweg sein soll, ist die Benachteiligung des Radverkehrs perfekt ... (mal abgesehen davon, dass das auch für alle Zufußgehenden eine Zumutung ist).<br>3) Tempo 30 kosten fast nichts und bringt vergleichsweise viel, auch mehr Lebensqualität und Sicherheit, deswegen absolut sinnvoll. |

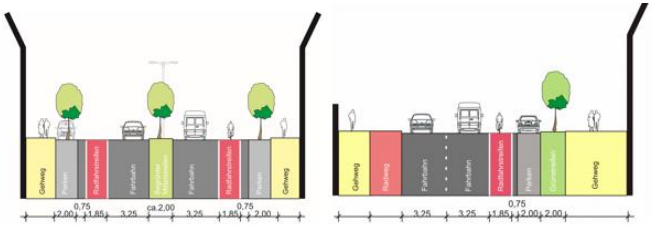
| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12 | **Weißenburgstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für die **Weißenburgstraße** zwischen Donaulände und Landshuter Straße empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 01.10). Aufgrund hoher Luftschadstoffbelastungen aus Verkehrsemissionen in Bereichen der Weißenburgstraße, wird bereits vor Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt zwischen Greflinger- und Bruderwöhrdstraße ganztags von 50 km/h auf 30 km/h reduziert. Damit wurde die Empfehlung des Lärmaktionsplanes bereits umgesetzt. Für den Abschnitt Bahnbrücke bis Greflingerstraße bleibt die Empfehlung des Lärmaktionsplanes, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren aufrecht. Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Weißenburgstraße zwischen Bahnbrücke und Greflingerstraße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 15 | 13 | 1 | 1 | 1 |

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung an dieser Stelle halte ich für nicht zielführend. Die erwartete, rechnerisch ermittelte Lärmminimierung halte ich für minimal. Der Schadstoffausstoß wird durch die längere Verweildauer der Fahrzeuge bei höherer Drehzahl und geringerer Geschwindigkeit eher ansteigen. Verwegene Überholmanöver werden zunehmen aufgrund möglicher Nichtakzeptanz der Maßnahme. Die Zunahme von E-Kfz wird den Effekt ebenfalls dämpfen.

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | **Landshuter Straße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für die **Landshuter Straße** empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 01.06.).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Landshuter Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 15 | 14 | 0 | 1 | 5 |
| Die Landshuter Straße sollte in diesem Abschnitt ganztags auf Tempo 30 reduziert werden! | | | | | | |
| Bitte ganztags, nicht nur nachts. | | | | | | |
| Unbedingt ganztags! | | | | | | |

| |
|---|
| In diesem Abschnitt wäre Tempo 30 sogar ganztags OK |
| Eng, mitten in bewohnten Gebiet, 30 mit ausreichend Kontrolle ist ganztags gefordert |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 20 | **Hermann-Geib-Straße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Die Stadt Regensburg beabsichtigt für die **Hermann-Geib-Straße** zwischen Alfons-Auer-Straße und Furtmayrstraße eine Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt. Ergänzend empfiehlt der Lärmaktionsplan die Reduzierung der Fahrbahnflächen (auf 1 Fahrstreifen je Richtung) mit Umorganisation des Straßenraumes (Karte 16, Lärmbrennpunkt 04.08).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch die Kombination von Fahrbahnsanierung und Neuorganisation des Straßenraums um knapp 4 dB(A) reduziert werden. Dies ist eine sehr deutlich wahrnehmbare Lärmminderung. Um eine vergleichbare Lärmminderung durch Verkehrsreduzierung zu erreichen, müsste der Verkehr um mehr als die Hälfte verringert werden.<br>Die Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt bewirkt dabei bereits eine Reduzierung um 3 dB(A). Die Lärmminderung durch Umorganisation des Straßenraums ist von der konkreten Maßnahme abhängig. Der Lärmaktionsplan zeigt hier verschiedene Varianten (Testentwürfe) auf. Die Neuorganisation des Straßenraums bewirkt bei allen Varianten neben der akustischen Wirkung eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und die Auf- | 14 | 12 | 0 | 2 | 3 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | enthaltsqualität.<br><br>• Testentwürfe für die Hermann-Geib-Straße Höhe beidseitiger Bebauung und Höhe Friedhof<br><br>  <br><br>Wie bewerten Sie den Einsatz eines lärmmindernden Fahrbahnbelags in der Hermann-Geib-Straße als Maßnahme zur Lärmminderung?<br>Wie bewerten Sie die Neuorganisation des Straßenraums in der Hermann-Geib-Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | | | | | |

Warum will man denn überall Kfz Fahrbahnen gegen Fahrbahnen für Fahrräder eintauschen???
Ein einfacher Radweg reicht auch zukünftig leicht für die Fahrradfahrer aus.
Lieber mal die Ampelschaltungen und Verkehrszeichen überprüfen...
Der Kfz Verkehr wird immer mehr und man will ihm dann auch noch Fahrwege nehmen? Das steht doch in keiner Relation .
Gerade das Kreuz Safferlingstr, Hermann-Geibstr, Landshuterstr sind stark befahrene Straßen die sich jetzt schon immer wieder ewig weit zur Rush Hour stauen oder wenn wieder die Autobahnen umfahren werden!
Man sollte es auch mit der Aktion Fahrradfreundlichkeit nicht allzuweit übertreiben da weitaus mehr Personen auf Autos angewiesen sind als auf Fahrräder..
Neue Fahrbahnbeläge gegen den Lärmschutz wären sinnvoll.
Tempo 30 wäre nur zwischen 24-5 Uhr sinnvoll ab 6 beginnt der Pendlerverkehr..
Lg aus dem Kasernenviertel
S.H.
(Techniker, Elektromobilität)

Bin total gegen eine Belagänderung, da dies in meinen Augen in keinem Verhältnis zu Nutzen und Kosten steht..

Diese Maßnahme klingt nicht ganz billig, scheint mir aber sinnvoll - spätestens dann, wenn die Straße sowieso aufgrund von Schäden an den KFZ- und Fahrrad-Fahrbahnen saniert werden muss. Aber dann bitte abgesetzte Bordstein-Radwege nur ausführen, wenn sie nicht als benutzungspflichtig beschildert werden, damit Radfahrende, die zügig vorankommen wollen, den gleichen Luxus wie die Autofahrenden genießen und auch auf der sicheren, ebenen und im Winter geräumten und sauberen Straße fahren dürfen.

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | **Frankenstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Die Stadt Regensburg beabsichtigt, die Frankenbrücke zu erneuern. Im Zuge dieser Erneuerung wird eine Umgestaltung des Straßenraums der **Frankenstraße** westlich sowie östlich der Frankenbrücke erforderlich. Mit der Erneuerung der Brücke werden Lärmminderungsmaßnahmen untersucht.<br>Der Lärmaktionsplan empfiehlt die Umsetzung von Schallschutzwänden in diesen Bereichen (Karte 16, Teilbereiche der Lärmbrennpunkte 02.01. und 02.08).<br>Die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden sind hoch. Welche Entlastungen mit Lärmminderungsmaßnahmen erreicht werden können, ist abhängig von deren konkreten Ausgestaltung, die noch nicht feststeht. Dies wird im Zuge der Planfeststellung erarbeitet, über die Ergebnisse wird mit der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen informiert.<br>Wie bewerten Sie mögliche Schallschutzwände an der Frankenbrücke als Maßnahme zur Lärmminderung? | 14 | 13 | 1 | 0 | 5 |

| |
|---|
| Hier muss auch an den ÖPNV und Rad- bzw. Fußverkehr gedacht werden um Alternativen zum MIV zu fördern. |
| Der Umbau der Frankenbrücke ist eines der wichtigsten Straßenbauprojekte zur Förderung des Radverkehrs und auch des ÖPNVs durch eine Busspur.<br>Die zukünftigen, angedachten Flächen für den Fuß- und Radverkehr werden sich wesentlich verbessern zum Zustand heute. Auch werden die angrenzenden Wege/Straßen direkt von der Brücke aus erschlossen. Das ist im Norden die Untere Regenstraße und im Süden der Reinhausener Damm.<br>Offen ist noch in der Planung ein 2-Richtungsradweg auf der Südseite bis zur Kreuzung Frankenstraße/Protzenweiher Brücke.<br>Eine Lärmmindernde Maßnahme zwischen Fuß- und Radweg, ähnlich wie auf der nördlichen Rampe der Nibelungenbrücke, würde ich hier für sehr sinnvoll halten. Die Lärmausbreitung für die Anlieger in dem Flusstal ist nicht zu unterschätzen! |
| Ein Neubau der Frankenbrücke ist dringend nötig. Schallemissionsmaßnahmen sind im Übrigen entlang der gesamten Frankenstraße dringend nötig, sie ist einer der größten Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet. |
| Sehr dringend notwendig. |
| Ähnlich wie der VCD finde ich, dass eine lärmmindernde Maßnahme zwischen KFZ-Fahrbahn und Radweg ähnlich wie auf der nördlichen Rampe der Nibelungenbrücke eine mögliche Lösung wäre. Damit aber der Radverkehr durch die Bauart des Radweges nicht gegenüber dem KFZ-Verkehr benachteiligt wird ist es wichtig, beim Radweg (im Gegensatz zur sonst in Regensburg üblichen Vorgehensweise) auf eine breite Fahrbahn mit schwellenfreier und dauerhaft ebener Oberfläche zu achten, die im Winter gut geräumt ist und nicht voller Rollsplitt liegt. Ansonsten verweise ich auf meinen Kommentar zur Augsburger Straße. |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **Jakobstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für die **Jakobstraße** empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 01.01). Auch für den angrenzenden Bereich Neuhausstraße/ Weißgerbergraben wird eine Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen.<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 um 2-3 dB(A) reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung. Darüber hinaus kann durch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit erhöht und damit auch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erreicht sowie die Luftschadstoffbelastung gesenkt werden.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 in der Jakobstraße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 14 | 14 | 0 | 0 | 9 |

Wie bereits für die anderen Straßen beschrieben, sollte hier in diesem Abschnitt unbedingt auch 30 km/h zur Lärmminderung und zur Sicherheit für die Radfahrer eingeführt werden, da beidseitig keine Radwege bestehen.

| |
|---|
| BN R: Umsetzung sollte so schnell wie möglich erfolgen; eigentlich besser gestern wie heute!<br>Notwendig ist vordringlich in Richtung Altstadt eine Spur zurückzubauen und den MIV auf reinen Anliegerverkehr (zufahrt Parkhaus etc.) zu reduzieren und keine Durchfahrt mehr Richtung Kepler Straße zuzulassen.<br>Im weiteren die Donauparallele Keplerstraße keinen MIV-Durchgangsverkehr (ist mit die schönste Straße von Regensburg und von der Aufenthaltsqualität Lärm, Luft, "Angst") sehr gering.<br>Die ÖPNV Linien sollten hier vordrinlglich auf "E" umgestellt werden und Busfahrer sollten mit GPS überwacht werden, dass auch Tempo 30 eingehalten wird <=> oft sind es gerade auch Busfahrer, die aus welchen Gründen auch immer in Tempo 30 Zonen schneller fahren als erlaubt !!! |
| Auch hier liegt die Lärmbelastung der Anwohner seit vielen Jahren weit über den zumutbaren Grenzen.<br>Die Bunte Koalition (SPD, Grüne, FW, FDP) hätte schon längst tätig werden müssen!<br>s. Weißgerbergraben |
| So lange ist die Bunte Koalition noch nicht am Ruder. Da hätte längst unter der Vorgängerkoalition bzw zu CSU Zeiten angefangen gehört. |
| Diese Maßnahme sollte dringend realisiert werden! |
| Dringend notwendig. Nicht nur aus Lärmschutz, auch aus Sicherheitsgründen |
| Ab Jakobstor bis Ostentor und im Süden bis Hauptbahnhof ist die Einführung einer Altstadtzone mit 30 km/h zwingend. Auch Autofahrer brauchen um konzentriert zu bleiben nicht alle 50 Meter eine neue Geschwindigkeitsbeschränkung. In der Stadt gilt daher entweder Tempo 30 oder weniger z.B. in Spielstraßen oder Fußgängerbereichen. |
| Längst fällig! |
| Unbedingt! |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16 | **Nördliche Nordgaustraße**<br>  <br><br>©Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Beim Ausbau der **nördlichen Nordgaustraße** mit Neubau der Sallerner Regenbrücke sind eine knapp 400 m lange Einhausung der Nordgaustraße sowie mehrere Lärmschutzwände geplant (Lärmaktionsplan, Karte 16, Lärmbrennpunkte 02.12 und 02.13). Die Maßnahme ist in der Planfeststellung dargestellt (Karte).<br>Art und Umfang der Lärmminderungsmaßnahmen werden in einem eigenen Planfeststellungverfahren behandelt. Die angrenzenden Gebäude im Lärmbrennpunkt können größtenteils umfassend entlastet werden.<br>Wie bewerten Sie die geplanten Schallschutzmaßnahmen entlang der Nordgaustraße? | 13 | 7 | 0 | 6 | 9 |
| Ein Straßenneubau in dieser Größenordnung wird alleine durch die Brücke eine massive Lärmzunahme bringen. | | | | | | |

| |
|---|
| Besser wäre für alle Menschen in dieser Gegend, diese Massnahme nicht zu realisieren, da sie ja nur realisiert wird, wenn die Sallerner Regensbrücke gebaut wird. Mit dieser wird eindeitig mehr Verkehr in die Stadt gezogen, das Regental und weitere Anschlussstraßen werden stärker "verlärmt" und nicht zu vergessen die Umweltbelastung / Luftverschmutzung wird dort entsprechend steigen. |
| Ob ein Schallschutz an der Nördlichen Nordgaustraße in diesem Ausmaß sinnvoll ist, kann ich nicht beurteilen. Dass die Sallerner Regenbrücke eine Verschärfung der Lärm- und sonstigen Emissionen bringen wird, ist offensichtlich. |
| Ich kann mich den Vorrednern nur anschließen, die beste Lärmschutzmaßnahme wäre die Brücke nicht zu bauen. Für den Ist-Zustand ließe sich vermutlich mit einer Verengung der Straße das durchschnittliche Tempo verringern, dazu könnten an der Straße endlich Geh- und Radwege angelegt werden. Vielleicht könnte eine derartige Maßnahme bereits erste positive Effekte auf die Lärmemission haben. |
| Wäre es nicht viel sinnvoller, auch um Lärm zu reduzieren, an der Kreuzung B15/B16 ein echt greoßes Parkhaus zu bauen und dann mit Express-Bussen in die Stadt und wieder raus zu fahren? Und das mit einer richtig häufigen Anbindung? So wie bei der U6 in Fröttmaning vor München? Erst dann wird Verkehr und damit Abgase und Lärm in vernünftigen Größenordnungen reduziert. |
| Lärmschutzwände sind sicherlich für Anwohner notwendig, aber sie bleiben städtebaulich und verkehrspolitisch eine Flickschusterei. Oder wollen wir bald alle hinter Lärmschutzwänden wohnen? Die Autos und der Individualverkehr werden aus vielerlei Gründen immer mehr, innovative Verkehrskonzepte für Stadt und Landkreise (siehe aktuell Augsburg) lassen weiterhin auf sich warten. Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs! |
| Statt sehr viel Geld für eine Einhausung auszugeben scheint es mir sinnvoller zu sein, mit diesem Geld Maßnahmen zu ergreifen, die einen Mehrfachnutzen haben, wie z.B. Fördern der Bahn, des ÖPNV und des Radverkehrs, Verringern der KFZ-Menge durch bessere Logistikkonzepte und Reduzieren der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten durch Geschwindigkeitskontrollen. Auch ich will nicht hinter Lärmschutzwällen und -wänden leben müssen.<br>Außerdem müsste endlich mal etwas Effektives gegen den unglaublichen Lärm unternommen werden, den manche pubertierende Jungs mit den "kaputten" Auspüffen ihrer Poser-Autos machen. Nach meinem subjektiven Empfinden verstärkt dieses rücksichtslose Verhalten den gefühlten Verkehrslärm in Regensburg auf mindestens das Doppelte. Würde dieser Angeber-Lärm wegfallen, könnten wir uns wahrscheinlich einen Teil der teuren Lärmschutzmaßnahmen sparen. |
| Mehr Straßen/Brücken erzeugen mehr Verkehr => Mehr Innerstädtischer Verkehr => mehr Lärm!!! Lsg: Sallerner Regenbrücke nicht bauen! |
| Eine Brücke über das Regental verteilt den Lärm großflächig. Große Straßen laden zu schnellem = lautem Fahren ein, siehe Nieblungenbrücke |

Diese Meinung, die Sallerner Regenbrücke könnte zur Lärmreduzierung beitragen, finde ich sehr krotesk. Genau das Gegenteil wäre der Fall. Im Norden der Ambergerstr. mag es etwas ruhiger werden, im Süden wird der Lärm mit Sicherheit mehr. Hier ist die langgestreckte Abfahrt von der Brücke geplant. Auch in der folgenden vorgesehenen Strecke der Umleitung des Verkehrs wird die Lärmbelästigung steigen. Laut Verkehrsgutachten wird der Verkehr durch den Bau der Brücke in der Nordgaustr. um 32%, in der Landshuterstr. um 21% steigen. Besonders sei betont, dass LKW-Verkehr durch Wohngebiete geleitet wird. Ein paar hundert Meter Lärmschutzwände helfen nur den dort wohnenden Anwohnern, das sind rel. wenige im Verhältnis. Und wir können uns nicht mit Lärmschutzwänden zupflastern, nur weil ein paar "Gestrige" immer noch an veralteten Verkehrskonzepten festhalten.

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21 | **Furtmayrstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für die **Furtmayrstraße** zwischen Galgenbergstraße und Hermann-Geib-Straße empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 04.07).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Furtmayrstraße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 33 | **Donaupark**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der **Donaupark** ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 9), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 47,5 ha auf, die auch überwiegend Landschaftsschutzgebiet ist. Teile der Fläche sind darüber hinaus Stadtbiotop und / oder sind Bestandteil eines regionalen Grünzugs. Die Fläche entspricht der Parkanlage zzgl. ergänzender Landschaftsbestandteile. Die Ostgrenze ist definiert durch den Campingplatz, der nicht allgemein zugänglich ist. Die Westgrenze ist definiert durch den verlärmten Bereich entlang der Bahntrasse. | 11 | 8 | 0 | 3 | 2 |
| Dieser Bereich ist für die Naherholung sehr wichtig, umso mehr stört die Lärmeinwirkung durch die frühere B8. Überprüftes Tempolimit und lärmreduzierender Asphalt sind unbedingt nötig, da der Verkehr auf der früheren B8 auch noch deutlich zugenommen hat. Der Lärm durch diese Straße belastet das ganze Donautal weiträumig. Das Gebiet kann nicht als "ruhig" eingestuft werden, weder nördlich noch südlch der Straße. | | | | | | |

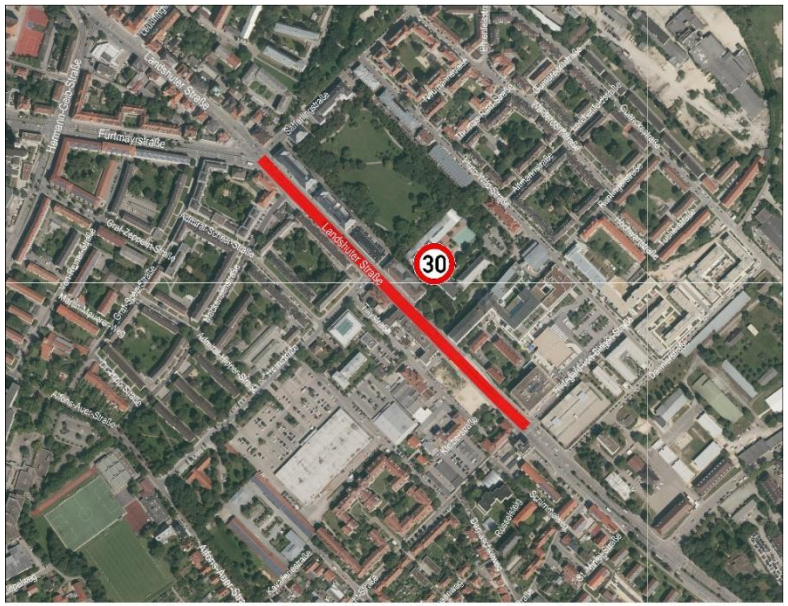
Ich stimme dem Kommentar von EPS zu. Je nach Windrichtung ist der Donaupark stark beeinträchtigt durch die B8. Weiteres hierzu siehe auch mein Kommentar zur Frankenstraße West.

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | **Luitpoldstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für die Luitpoldstraße empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 01.05).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Luitpoldstraße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 12 | 12 | 0 | 0 | 3 |
| auch die Luitpoldstraße sollte ganztags auf Tempo 30 reduziert werden. | | | | | | |
| Ganztags bitte! | | | | | | |
| Unbedingt ganztags. Viele Autofahrer verwechseln die Luitpoldstraße mit einer Rennstrecke. Laut, Gestank, Gefahr für Fußgänger und Radfahrer... | | | | | | |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 37 | **Stadtpark**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Stadtpark ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 12), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr auf einem großen Anteil seiner Fläche als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 7,9 ha auf. Das ruhige Gebiet entspricht einer Teilfläche des Stadtparks zuzüglich der Fläche des jüdischen Friedhofs.<br>Wie bewerten Sie den Stadtpark als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 36 | **Jahninselpark**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Jahninselpark ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 11), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 16,0 ha auf, die auch überwiegend Stadtbiotop und Bestandteil eines regionalen Grünzugs ist. Das ruhige Gebiet entspricht der Fläche des Jahninselparks zuzüglich der Uferzonen beidseits des Donau-Nordarms, die zusammenhängend zur Erholung genutzt werden können. Die Ostgrenze des Gebietes ist definiert durch den verlärmten Bereich der Nibelungenbrücke.<br>Wie bewerten Sie den Jahninselpark als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 34 | **Herzogpark**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Herzogpark ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 10), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 2,5 ha auf, die auch überwiegend Naturdenkmal, Stadtbiotop und Bestandteil eines regionalen Grünzugs ist. Das ruhige Gebiet entspricht der Fläche der Parkanlage.<br>Wie bewerten Sie den Herzogpark als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 23 | **Landshuter Straße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>In der Landshuter Straße zwischen Furtmayrstraße und Prinz-Rupprecht-Straße empfiehlt der Lärmaktionsplan die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Lärmbrennpunkt 04.10).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Landshuter Straße zwischen Safferlingstraße und Prinz-Rupprecht-Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 10 | 9 | 0 | 1 | 1 |

Warum will man denn überall Kfz Fahrbahnen  gegen Fahrbahnen für Fahrräder eintauschen???
Ein einfacher Radweg reicht auch zukünftig leicht für die Fahrradfahrer aus.
Lieber mal die Ampelschaltungen und Verkehrszeichen überprüfen...
Der Kfz Verkehr wird immer mehr und man will ihm dann auch noch Fahrwege nehmen? Das steht doch in keiner Relation .

Gerade das Kreuz Safferlingstr, Hermann-Geibstr, Landshuterstr sind stark befahrene Straßen die sich jetzt schon immer wieder ewig weit zur Rush Hour stauen oder wenn wieder die Autobahnen umfahren werden!
Man sollte es auch mit der Aktion Fahrradfreundlichkeit nicht allzuweit übertreiben da weitaus mehr Personen auf Autos angewiesen sind als auf Fahrräder..
Neue Fahrbahnbeläge gegen den Lärmschutz wären sinnvoll.
Tempo 30 wäre nur zwischen 24-5 Uhr sinnvoll ab 6 beginnt der Pendlerverkehr...

Lg aus dem Kasernenviertel
S.H. (Techniker, Elektromobilität)

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22 | **Landshuter Straße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>In der Landshuter Straße zwischen Herrmann-Geib-Straße und Furtmayrstraße ist eine Fahrbahnsanierung geplant. Ergänzend empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum zwischen Bahnbrücke und Furtmayrstraße von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Teilbereich des Lärmbrennpunkts 04.09).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung. Darüber hinaus trägt jede Sanierung von Fahrbahndecken zur Lärmreduzierung bei, da hierdurch Schadstellen und Unebenheiten beseitigt werden, die zu erhöhten Lärmbelastungen führen. Die Höhe der Lärmminderung hängt dabei ganz wesentlich vom Vorher-Zustand der Fahrbahn ab und ist rechnerisch nicht ermittelbar. Daher kann keine konkrete Minderungswirkung benannt werden.<br>Wie bewerten Sie die Fahrbahnsanierung in der Landshuter Straße als Maßnahme zur Lärmminderung?<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Landshuter Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 10 | 9 | 1 | 0 | 3 |

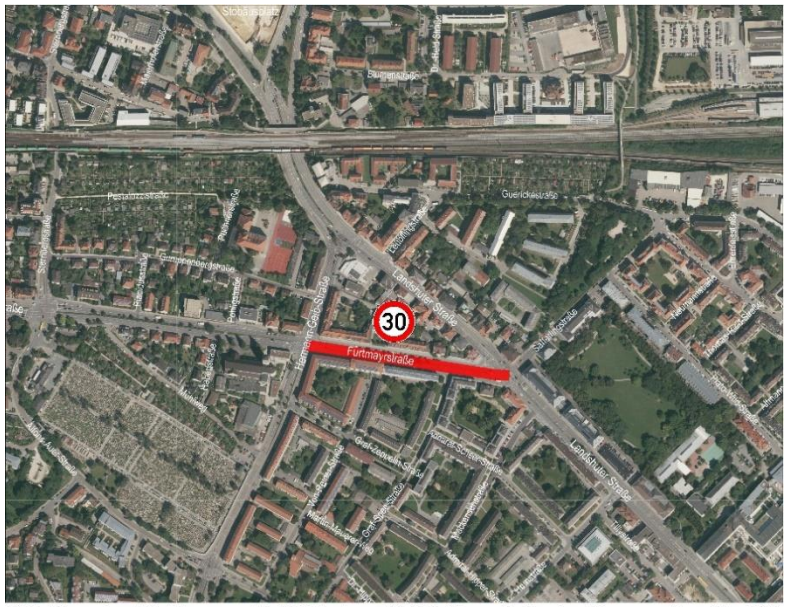
| |
|---|
| Warum will man denn überall Kfz Fahrbahnen gegen Fahrbahnen für Fahrräder eintauschen???<br>Ein einfacher Radweg reicht auch zukünftig leicht für die Fahrradfahrer aus.<br>Lieber mal die Ampelschaltungen und Verkehrszeichen überprüfen...<br>Der Kfz Verkehr wird immer mehr und man will ihm dann auch noch Fahrwege nehmen? Das steht doch in keiner Relation .<br>Gerade das Kreuz Safferlingstr, Hermann-Geibstr, Landshuterstr sind stark befahrene Straßen die sich jetzt schon immer wieder ewig weit zur Rush Hour stauen oder wenn wieder die Autobahnen umfahren werden!<br>Man sollte es auch mit der Aktion Fahrradfreundlichkeit nicht allzuweit übertreiben da weitaus mehr Personen auf Autos angewiesen sind als auf Fahrräder..<br>Neue Fahrbahnbeläge gegen den Lärmschutz wären sinnvoll.<br>Tempo 30 wäre nur zwischen 24-5 Uhr sinnvoll ab 6 beginnt der Pendlerverkehr...<br>Lg aus dem Kasernenviertel<br>S.H. (Techniker, Elektromobilität) |
| Was soll den bitte dieser dauernd als Kopie eingefügte Pro Autofahrer-Kommentar bitte, lieber S.H.? Fehlen da etwa Argumente? Kann bitte die Moderation hier dagegen vorgehen. Ist ja wohl nicht im Sinne eine Diskussion, wenn mit Copy und Paste gearbeitet wird.. |
| Wenn die Fahrbahnsanierung auch einen Mehrfachnutzen bekommt indem sie auch dem Radverkehr zu Gute kommt wäre das sogar noch besser ...<br>Sofern keine Neuaufteilung des Straßenraumes geplant ist, sollte man also wenigstens die Radwegebenutzungspflicht für die extrem unkomfortablen und gefährlichen Radwege an der Landshuterstraße aufheben, dann kommt auch der Radverkehr endlich mal in den Genuss einer ordentlichen Fahrbahn. |

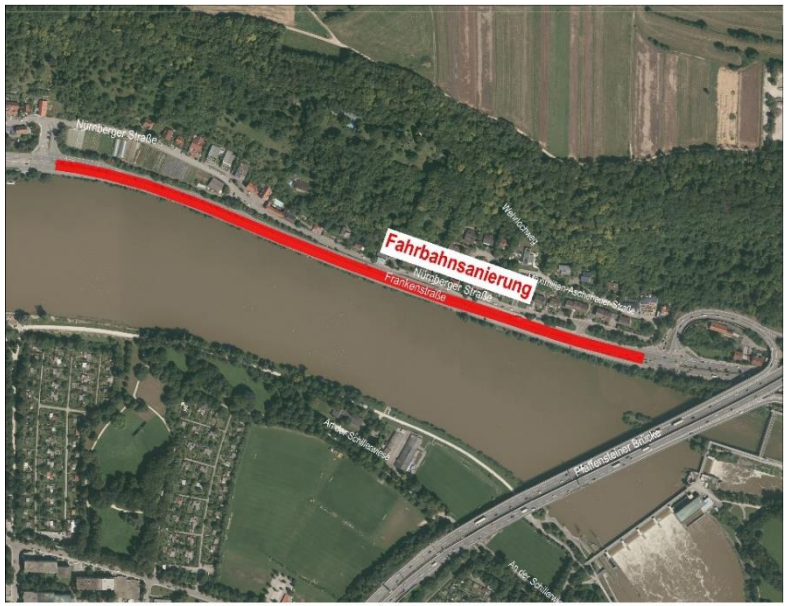
| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 42 | **Kleingartenanlage Land in Sonne**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Die Kleingartenanlage Land in Sonne ist im Lärmaktionsplan als Hinweisfläche für ein ruhiges Gebiet ausgewiesen (Karte 21, Nr. 16a), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden, die Fläche aber aktuell für die Allgemeinheit nicht frei zugänglich ist. Wenn die Zugänglichkeit hergestellt werden kann, kann die Kleingartenanlage als ruhiges Gebiet in Erweiterung des Karl-Freitag-Parks festgelegt werden. Die abgegrenzte Hinweisfläche ist 1,0 ha groß. Sie entspricht der Fläche der Kleingartenanlage „Land in Sonne“.<br>Wie bewerten Sie die Kleingartenanlage Land in Sonne als ein zukünftig mögliches ruhiges Gebiet? | 9 | 7 | 0 | 2 | 1 |

Nicht nur der markierte südliche Teil der Kleingartenanlage LandinSonne, als vielmehr auch der nördliche Teil sollten der Öffentlichkeit zugänglich sein, bzw als Durchwegung zwischen den Wohngebieten und des Parkes dienen. Es stiege auch das Sicherheitsgefühl, da insbesondere der östliche Zugang oft durch zwielichtige Belagerung auffällt (Alkoholbeschaffunhg an der Tankstelle...). Weiterhin haben die Gartler dann auch eine bessere Anbindung an die Grünabfallsammelstelle im Kaulbachweg mit dem Schubkarren durch den

Park.

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 39 | **Ostenallee**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Die Ostenallee ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 14), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr überwiegend als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 2,0 ha auf. Das ruhige Gebiet ist eine zentral gelegene Teilfläche der Ostenallee, die nicht verlärmt ist. Teile der Fläche sind auch Stadtbiotop.<br>Wie bewerten Sie die Ostenallee als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 9 | 7 | 2 | 0 | 1 |
| Wäre wichtig für ruhige Erholung, in der Praxis brandet der Lärm der angrenzenden Straßen aber doch ziemlich stark hinein ... da müsste trotzdem auf diesen Straßen eine Lärmemissionsreduzierung stattfinden. | | | | | | |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21 | **Furtmayrstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für die Furtmayrstraße zwischen Hermann-Geib-Straße und Landshuter Straße empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Teilbereich des Lärmbrennpunkts 04.09).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung.<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Furtmayrstraße zwischen Hermann-Geib-Straße und Landshuter Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14 | **Frankenstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Für die Frankenstraße zwischen der Einmündung Niederwinzer und der Anschlussstelle Pfaffenstein (Lärmaktionsplan, Karte 16, Lärmbrennpunkt 02.06) ist in der stadteinwärtigen Fahrtrichtung eine Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt beabsichtigt.<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch den Einbau eines lärmmindernden Asphalts reduziert werden. Durch den Einbau des lärmmindernden Asphalts in der stadteinwärtigen Fahrtrichtung werden die Lärmbelastungen um 1-2 dB(A) verringert.<br>Wie bewerten Sie den Einbau eines lärmmindernden Asphalts in der Frankenstraße in stadteinwärtiger Fahrtrichtung als Maßnahme zur Lärmminderung? | 9 | 8 | 1 | 0 | 2 |

| |
|---|
| Hier wird sehr schnell gefahren trotz Tempolimits, das leider nicht überprüft wird. Eine Sanierung ist auch aufgrund der Straßenschäden/Spurrillen dringend nötig, da Radfahrer und Fußgänger nass gespritzt werden. Für den südlichen Fuß-und Radweg wäre zusätzlich ein Pufferstreifen zur Fahrbahn wünschenswert. Auch in stadtauswärtiger Richtung sollte ein lärmmindernder Asphalt eingebaut werden. Der Straßenabschnitt wie auch der weitere ab Niederwinzer verursacht eine hohe Lärmbelastung des gesamten Donautals und beeinträchtigt damit ein wichtiges Naherholungsgebiet stark. |
| Ein neuer Fahrbahnbelag ist eine teure Maßnahme. Das Geld hierfür wäre an dieser Stelle aber wohl gut eingesetzt, wenn die Straße wie von EPS beschrieben tatsächlich in einem schlechten Zustand ist. Auch sonst kann ich mich dem Kommentar von EPS nur anschließen.<br>Es ist leider so, dass nicht nur hier sondern in ganz Regensburg fast alle KFZ das jeweils geltende Tempolimit NICHT einhalten, sofern der Verkehrsfluss es hergibt. Also benötigen wir für mehr Lärmschutz dringend und dauerhaft sehr viel mehr Geschwindigkeitskontrollen.<br>Eine sehr große Lärmminderung - insbesondere für den psychisch belastenden Lärm - würde man auch erreichen, wenn man es schafft, dass keine Autos (und Motorräder) mehr mit absichtlich lauten Auspuffanlagen unterwegs sind. Dieses Auspuffknattern und -knallen schallt an der B8 besonders übel auf die Bebauung am Hang und über die Donau hinweg auf das gegenüberliegende Ufer. Die Stadt Regensburg sollte alle Möglichkeiten ausschöpfen, "Poser"-Fahrzeuge und laute Motorräder aus dem Verkehr zu ziehen und zusätzlich ihren bundespolitischen Einfluss (Städtetag) dafür nutzen, dass diese Fahrzeuge generell nicht mehr zugelassen werden. |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 41 | **Karl-Freitag-Park**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Karl-Freitag-Park ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 16), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr überwiegend als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 3,1 ha auf. Diese entspricht der Fläche der Parkanlage.<br>Wie bewerten Sie den Karl-Freitag-Park als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 8 | 5 | 1 | 2 | 2 |
| Der Karl-Freitag-Park ist eine einigermaßen geschützte Lärminsel durch die umliegenden Flächen und ist leicht öffentlich zugänglich. Der Park dient als Naherholungungfläche aber auch als Ausgangspunkt für grüne Wege nach Westen, die gestärkt werden sollten. Wünschenswert wäre diesen Park in einen grünen Gürtel Richtung Osten zu entwickeln, bis zum ehemaligen Burgunderring, praktisch als Teil eines 2ten Grüngürtels im Stadtgebiet der idealerweise die Donau im Westen mit der Donau im Osten verbindet. | | | | | |

Der Park hat keine Verbindung zu den nördlich gelegenen Wohngebieten in denen es keine Erholungs/Spielmöglichkeiten gibt. Also Durchwegung zur Erzbischof Buchberger Allee schaffen und dort Tempo 30 einführen.
Bei Westwinden ist von Ruhe dort nicht viel zu spüren, die in der Nähe verlaufenden Autobahnen lassen grüssen! Die Aufenthaltsqualität des Parkes in diesem bevölkerungsreichen Quartier ließe sich durch z.B. Trainingsgeräte sicher steigern.

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 38 | **Dörnbergpark**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Der Dörnbergpark ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 13), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr auf einem großen Anteil seiner Fläche als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 7,8 ha auf. Das ruhige Gebiet entspricht der Fläche der Parkanlage, die auch Stadtbiotop ist.<br>Wie bewerten Sie den Dörnbergpark als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 |

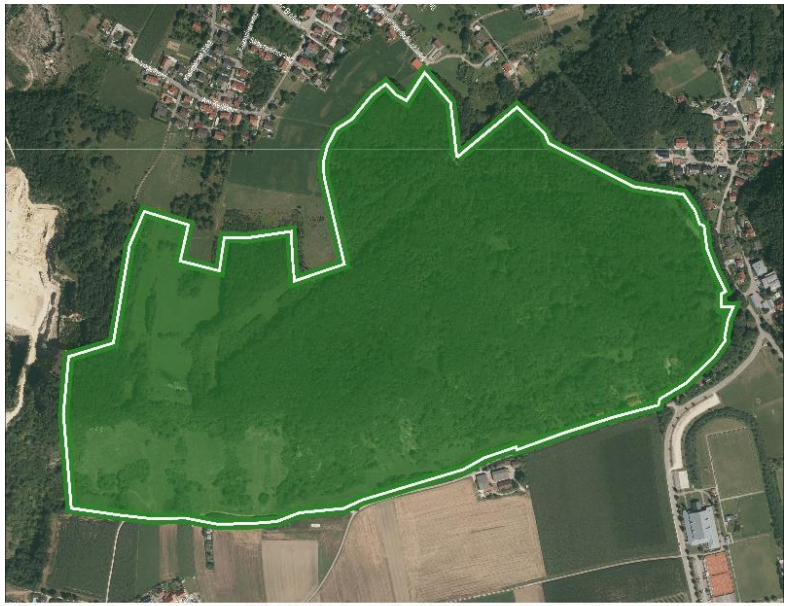
| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 40 | **Ostpark**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Der Ostpark ist im Lärmaktionsplan als Hinweisfläche für ein ruhiges Gebiet ausgewiesen (Karte 21, Nr. 15). Aktuell besteht eine hohe Lärmbelastung durch den Schienenkorridor Regensburg Hbf. - Obertraubling. Wenn im Zuge der Siedlungsentwicklung eine ausreichende Abschirmung entsteht, kann die Fläche als ruhiges Gebiet festgelegt werden. Die abgegrenzte Hinweisfläche ist frei zugängliches Erholungsgebiet und 2,5 ha groß. Sie entspricht der Fläche der Parkanlage, die auch Stadtbiotop ist.<br>Wie bewerten Sie den Ostpark als ein zukünftig mögliches ruhiges Gebiet? | 8 | 7 | 1 | 0 | 2 |

Der Ostpark ist in diesem Stadtviertel eine der wenigen großen grünen Flächen und eine wichtige Erholungs- und soziale Begegnungsfläche für die Menschen des überwiegend aus Geschoßwohnungsbau gepräkten Umfeldes. Wünschenwert wäre unbedingt eine Aufwertung der Grünflächen und auch der Aufenthaltsqualität ohne die Weite der Fläche zu stören. Denkbar wäre ein Senkgarten.
Eine Anbindung an umliegende Grünfläche sollte gestärkt werden.

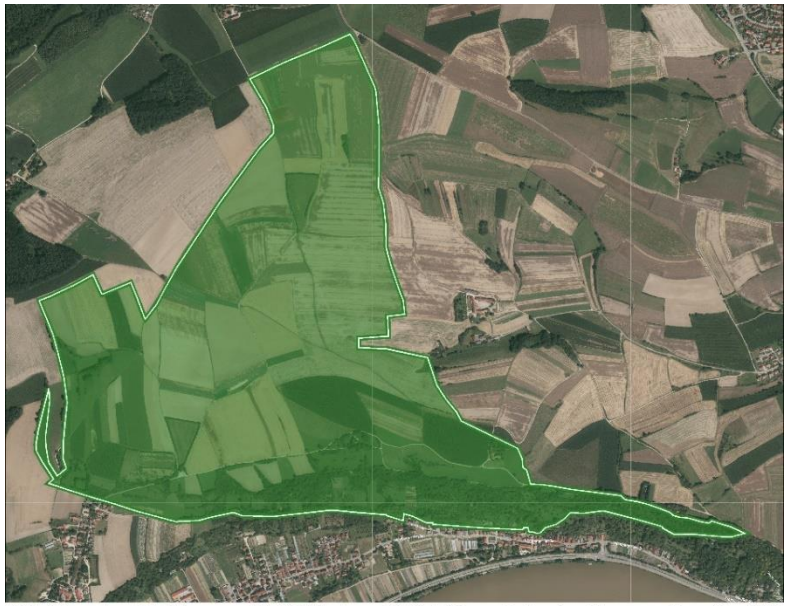
Da stimme ich meinem Vorredner voll und ganz zu.
Eine sehr wichtige Grünsnlage für viele Menschen des Kasernenviertels. Eine Aufwertung mittels einiger Akzente wäre wünschenswert.
Zum Thema Lärmschutz wird man die Geräuschkulisse in diesem Bereich nicht sonderlich verändern können. Eine Abschirmung durch neue Bebauungen oder 30er Zonen finde ich mehr als Kontraproduktiv...

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 35 | **Inselpark**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Inselpark ist im Lärmaktionsplan als Hinweisfläche für ein ruhiges Gebiet ausgewiesen (Karte 21, Nr. 10a). Die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr sind als gering bewertet, aber aktuell befinden sich am Donaunordufer Anlagen des Motorboot- und Wasserski-Clubs sowie eines privaten Motorboothafenbetreibers. Beide sollen künftig an einen anderen Standort verlegt werden, dann kann eine Festlegung als ruhiges Gebiet erfolgen. Die abgegrenzte Hinweisfläche ist frei zugängliches Erholungsgebiet angrenzend an den Herzogpark und 11,2 ha groß. Sie umfasst die Uferzonen beidseits der Donau, die zusammenhängend zur Erholung genutzt werden können.<br>Wie bewerten Sie den Inselpark als ein zukünftig mögliches ruhiges Gebiet? | 8 | 8 | 0 | 0 | 1 |

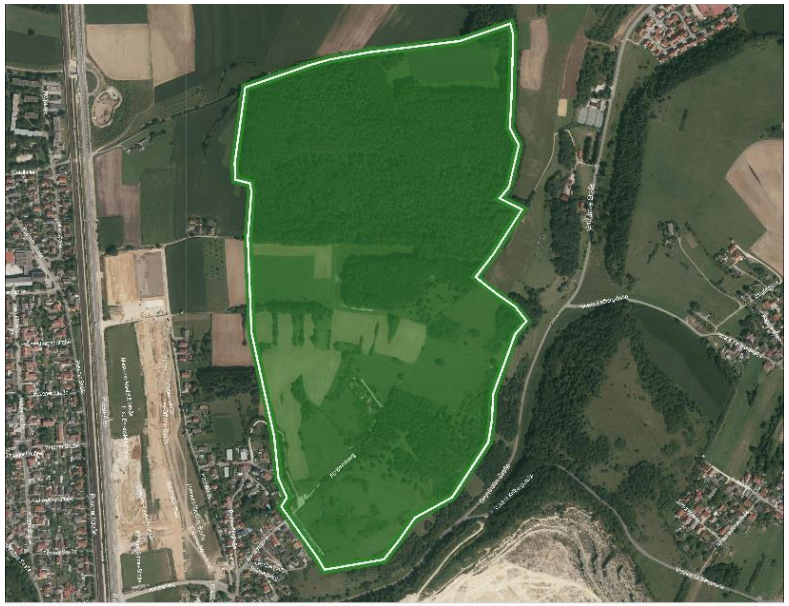
Der Inselpark ist eine wichtige Ruhezone, besonders auf der Nordseite der Donau. Eine Aufwertung der Uferzone und der allgemeine Zugang sollten hier verbessert werden. Auf der Südseite der Donau, von der Abfahr Hundsumkehr bis zum Pfaffensteiner Wehr ist auch eine wichtige Radwegeverbindung, die man unbedingt auch für das Winterhalbjahr besser nutzbar machen sollte. Eine LED-Beleuchtung, die auch der dortigen Tierwelt gerecht wird, sollte installiert wertden und der Winterdienst sicher gestellt werden, einschl. dem Winzerweg bis zum Weinweg.

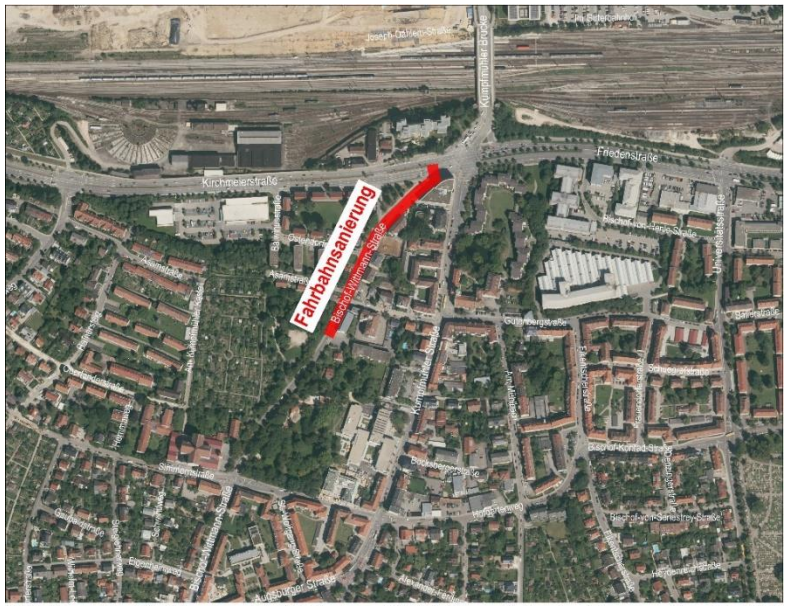
| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 32 | **Keilsteiner Hang**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Das Gebiet Keilsteiner Hang ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 8), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 55,5 ha auf, die auch überwiegend Naturschutzgebiet ist. Teile der Fläche sind darüber hinaus Stadtbiotop und / oder sind Bestandteil eines regionalen Grünzugs. Die Fläche entspricht dem geschützten Landschaftsbestandteil, der zugänglich und zusammenhängend erlebbar ist.<br>Wie bewerten Sie das Gebiet Keilsteiner Hang als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 8 | 6 | 0 | 2 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 30 | **Dreifaltigkeitsberg**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Dreifaltigkeitsberg ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 6), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr überwiegend als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 15,7 ha auf. Teile der Fläche sind Landschaftsschutzgebiet oder Stadtbiotop. Die Nordgrenze des Gebietes ist definiert durch eine potentielle Siedlungserweiterungsfläche. Die östliche Grenze bezieht den vorhandenen Spielplatz in diesem Bereich mit ein.<br>Wie bewerten Sie den Dreifaltikeitsberg als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 8 | 7 | 0 | 1 | 1 |
| Für die Anlieger im Stadtnorden, besonders Steinweg, einer der wenigen Bereiche, außer den Flussufern, in denen man länger spazieren in Ruhe gehen kann. Dieser Bereich hat eine wichtige Naherholungsfunktion. | | | | | | |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 29 | **Winzerer Höhe**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Die Winzerer Höhen sind im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 5), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr überwiegend als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 195,1 ha auf, die auch Landschaftsschutzgebiet ist. Teile der Fläche sind darüber hinaus Stadtbiotop und / oder sind Bestandteil eines regionalen Grünzugs. Die Südgrenze des Gebietes ist definiert durch eine bestehende Wegebeziehung. Der Bereich südlich davon ist nicht allgemein zugänglich.<br>Wie bewerten Sie die Winzerer Höhen als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 8 | 7 | 0 | 1 | 5 |
| Dieses Gebiet schließt an den Dreifaltigkeitsberg an und gibt eben die Möglichkeit mal länger spazieren zu gehen. Zu jeder Jahreszeit. Es ist eine der wenigen Gelegenheiten im Stadtgebiet einen Weitblick zu genießen. Einen Weitblick über die Felder, aber auch über die Donau oder die Stadt. | | | | | | |
| Sehr hochwertiger Erholungsraum! Reiche Fauna! | | | | | | |

| |
|---|
| Dieses Gebiet ist sehr wichtig für die Naherholung. Umso störender ist die enorme Lärmbelastung. Das Gebiet kann nicht als ruhiges Gebiet eingestuft werden. Hier bedarf es unbedingt Lärmschutzmaßnahmen auf der früheren B8 in Form von lärmminderndem Asphalt, überprüftes Tempolimit und Lärmschutzwänden. |
| Es ist wirklich toll dort, aber der südliche Bereich ist durch die B8 nennenswert beeinträchtigt. Vorschlag: Temporeduzierung auf der B8 von Tempo 100 auf Tempo 80 oder 70. Ansonsten siehe mein Kommentar zur Frankenstraße West. |
| Es ist wirklich toll dort, aber der südliche Bereich ist durch die B8 nennenswert beeinträchtigt. Vorschlag: Temporeduzierung auf der B8 von Tempo 100 auf Tempo 80 oder 70. Ansonsten siehe mein Kommentar zur Frankenstraße West. |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28 | **Brandlberg**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Brandlberg ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 4), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 63,1 ha auf. Teile der Fläche sind Naturschutzgebiet, Bannwald und / oder Stadtbiotop. Die Westgrenze des Gebietes ist definiert durch potentielle Siedlungserweiterungsflächen, die Nordgrenze durch eine bestehende Wegebeziehung. Der Bereich nördlich von dieser ist nicht allgemein zugänglich.<br>Wie bewerten Sie den Brandlberg als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 8 | 7 | 0 | 1 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 24 | **Bischof-Wittmann-Straße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Die Stadt Regensburg beabsichtigt in der Bischof-Wittmann-Straße zwischen Kirchmeierstraße und Ostendorferstraße eine Fahrbahnsanierung. Der Lärmaktionsplan empfiehlt eine Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Lärmaktionsplan, Karte 16, Lärmbrennpunkt 04.13).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch die Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt um 3 dB(A) reduziert werden. Um eine vergleichbare Lärmminderung durch Verkehrsreduzierung zu erreichen, müssten die Verkehrsmengen um die Hälfte verringert werden.<br>Wie bewerten Sie die Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt in der Bischof-Wittmann-Straße zwischen Kirchmeierstraße und Ostendorferstraße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 8 | 7 | 1 | 0 | 3 |
| Hier sollte im Zuge dessen auch eine Verbesserung für den Radverkehr durchgeführt werden.<br>U.u.reicht eine Kfz-Spur, wie auch in der anschließenden Augsburger Straße. Dort könnte ein Radweg und eine Baumreihe entstehen. | | | | | | |

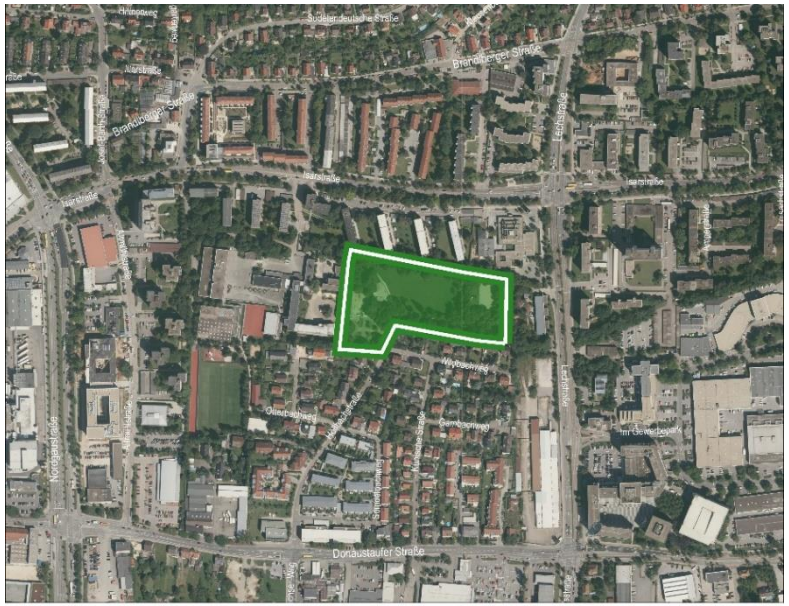
| |
|---|
| Die Bischoff-Wiitmann Straße könnte auch wieder eine 2-spurig befahrbare Straße für PKW werden und gleichzeitig macht man aber die paralell verlaufende Kumpfmühlerstraße zu einer Fahrradstraße - eben mit Vorrang für die Radfahrer. Der ganze Berreich der Kumpfmühlerstraße würde lebenswerter werden und an Aufenthaltsqualität gewinnen. Hier könnte ein echtes Stadtteilzentrum entstehen, ohne MiV Durchgangsverkehr. Radfahrer müßten auch nicht mehr neben einem hohen KFZ-Verkehr den Berg hochfahren. Ein Versuch wäre es wert. |
| Ich möchte mich dem Kommentar von VCD anschließen. Die Kumpfmühler Straße hat stadteinwärts auf einem großen Stück keinen Radweg. Es radeln dort in der Früh viele Schulkinder zur Schule. Der Autoverkehr ist enorm und chaotisch. |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19 | **Hermann-Geib-Straße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>In der Hermann-Geib-Straße zwischen Landshuter Straße und Furtmayrstraße ist eine Fahrbahnsanierung beabsichtigt. Ergänzend empfiehlt der Lärmaktionsplan, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h auf 30 km/h zu reduzieren (Karte 16, Teilbereich des Lärmbrennpunkts 04.09).<br>Die heute zum Teil sehr hohen Lärmbelastungen können durch Tempo 30 nachts um 2-3 dB(A) im Nachtzeitraum reduziert werden, dies entspräche einer Lärmminderung wie bei einer Halbierung der Kfz-Verkehrsbelastung. Darüber hinaus trägt jede Sanierung von Fahrbahndecken zur Lärmreduzierung bei, da hierdurch Schadstellen und Unebenheiten beseitigt werden, die zu erhöhten Lärmbelastungen führen. Die Höhe der Lärmminderung hängt dabei ganz wesentlich vom Vorher-Zustand der Fahrbahn ab und ist rechnerisch nicht ermittelbar. Daher kann keine konkrete Minderungswirkung benannt werden.<br>Wie bewerten Sie die Fahrbahnsanierung in der Hermann-Geib-Straße als Maßnahme zur Lärmminderung?<br>Wie bewerten Sie Tempo 30 nachts in der Hermann-Geib-Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 8 | 7 | 0 | 1 | 1 |

Warum will man denn überall Kfz Fahrbahnen  gegen Fahrbahnen für Fahrräder eintauschen???
Ein einfacher Radweg reicht auch zukünftig leicht für die Fahrradfahrer aus.
Lieber mal die Ampelschaltungen und Verkehrszeichen überprüfen...
Der Kfz Verkehr wird immer mehr und man will ihm dann auch noch Fahrwege nehmen? Das steht doch in keiner Relation .
Gerade das Kreuz Safferlingstr, Hermann-Geibstr, Landshuterstr sind stark befahrene Straßen die sich jetzt schon immer wieder ewig weit zur Rush Hour stauen oder wenn wieder die Autobahnen umfahren werden!
Man sollte es auch mit der Aktion Fahrradfreundlichkeit nicht allzuweit übertreiben da weitaus mehr Personen auf Autos angewiesen sind als auf Fahrräder..
Neue Fahrbahnbeläge gegen den Lärmschutz wären sinnvoll.
Tempo 30 wäre nur zwischen 24-5 Uhr sinnvoll ab 6 beginnt der Pendlerverkehr...
Lg aus dem Kasernenviertel
S.H. (Techniker, Elektromobilität)

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 46 | **Kleingartenanlage Simmernstraße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Die Kleingartenanlage Simmernstraße ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 20), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet weist eine Fläche von 3,1 ha auf und ist frei zugänglich. Die Abgrenzung des ruhigen Gebiets entspricht der Fläche der Kleingartenanlage.<br>Wie bewerten Sie die Kleingartenanlage Simmernstraße als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 7 | 6 | 0 | 1 | 0 |

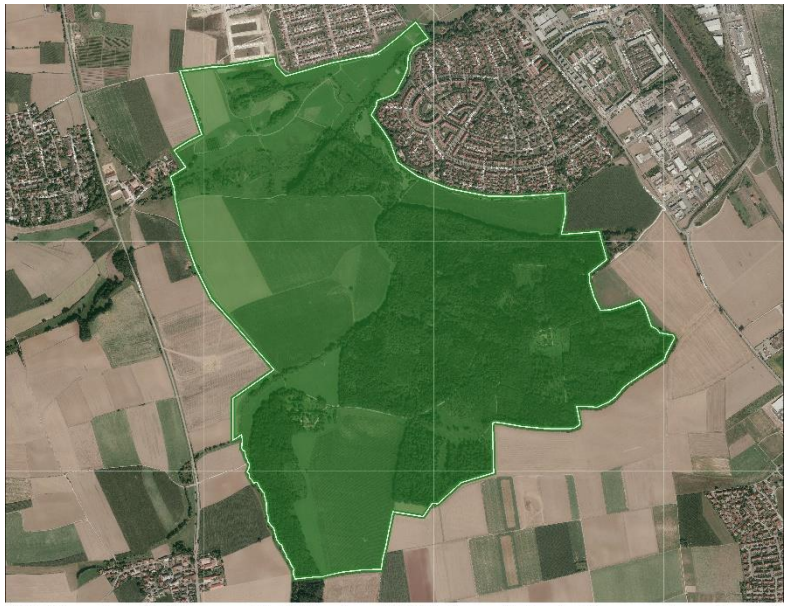
| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 44 | **Georg-Hegenauer-Park**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Georg-Hegenauer-Park ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 18), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr überwiegend als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 4,1 ha auf. Diese entspricht der Fläche der Parkanlage.<br>Wie bewerten Sie den Georg-Hegenauer-Park als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 7 | 6 | 0 | 1 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 31 | **Albert-Schweitzer-Park**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Albert-Schweitzer-Park ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 7), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr überwiegend als gering bewertet werden. Der Park ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 2,4 ha auf. Das ruhige Gebiet entspricht der bestehenden Parkanlage.<br>Wie bewerten Sie den Albert-Schweitzer-Park als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15 | **Donaustaufer Straße**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Für die Donaustaufer Straße zwischen An der Schergenbreite und Harthofer Weg ist eine Fahrbahnsanierung beabsichtigt (Lärmaktionsplan, Karte 16, Teilbereich des Lärmbrennpunkts 02.11).<br>Jede Sanierung von Fahrbahndecken trägt zur Lärmreduzierung bei, da hierdurch Schadstellen und Unebenheiten beseitigt werden, die zu erhöhten Lärmbelastungen führen. Die Höhe der Lärmminderung hängt dabei ganz wesentlich vom Vorher-Zustand der Fahrbahn ab und ist rechnerisch nicht ermittelbar. Daher kann keine konkrete Minderungswirkung benannt werden.<br>Wie bewerten Sie einen neuen Fahrbahnbelag in der Donaustaufer Straße als Maßnahme zur Lärmminderung? | 7 | 4 | 1 | 2 | 5 |
| Bei jeder Sanierung sollen Lärmschutzmaßnahmen mit angegenagen werden. | | | | | | |
| *angegangen bzw eingeplant werden.. | | | | | | |

| |
|---|
| Die bloße Erneuerung der Fahrbahndecke ist eine wenig relevante Lärmreduzierung. |
| Das ist keine geplante Lärmschutzmaßnahme sondern ein notwendiges Übel nach Bauarbeiten.<br>Hier sollte ein "Flüsterasphalt" eingebaut werden, wenn man die Fahrbahndecke sowieso erneuern muss. |
| Es ist zwar wahrscheinlich nicht falsch, dass eine sanierte Oberfläche in der Regel leiser ist als eine unebene beschädigte Oberfläche - diese "Sowieso"-Sanierung dann aber als Maßnahme im Rahmen des Lärmaktionsplans zu bezeichnen klingt dann aber doch ein bisschen nach Ettikettenschwindel ... |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 48 | **Kleingartenanlage Hinterer Mühlweg**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Die Kleingartenanlage Hinterer Mühlenweg ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 22), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet weist eine Fläche von 5,8 ha auf und ist frei zugänglich. Die Abgrenzung des ruhigen Gebiets entspricht der Fläche der Kleingartenanlage.<br>Wie bewerten Sie die Kleingartenanlage Hinterer Mühlenweg als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 6 | 5 | 0 | 1 | 0 |

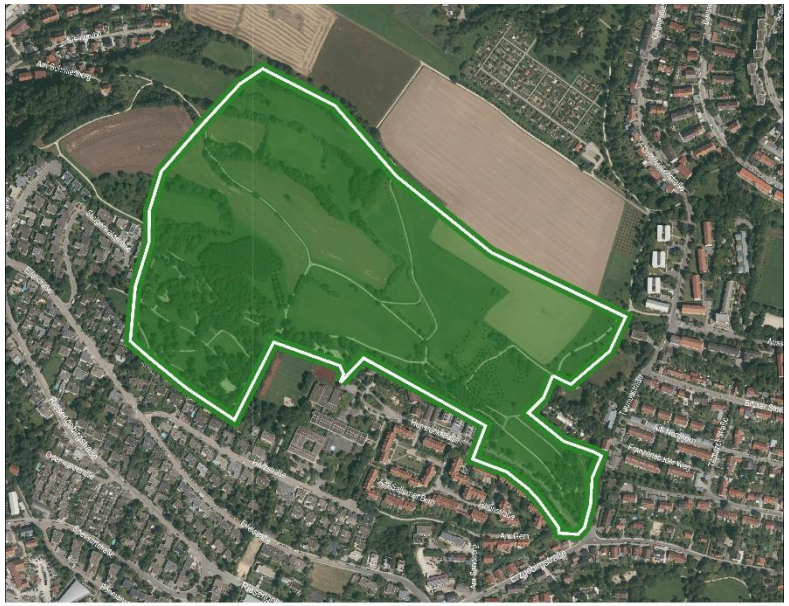
| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 45 | **Aubachpark**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Aubachpark ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 19), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 276,1 ha auf. Diese entspricht Flächen, die zusammenhängend über ein Wegesystem zugänglich und erfahrbar sind. Die westliche Grenze wird durch unzugängliche Ackerflächen definiert. Die Fläche ist Bestandteil eines regionalen Grünzugs. Teile der Fläche sind auch geschützter Landschaftsbestandteil, Bannwald oder Biotop.<br>Wie bewerten Sie den Aubachpark als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 6 | 6 | 0 | 0 | 1 |
| Der Aubachpark ist der wichtigste Park im Stadtsüden z.B. für das Wohngebiet Burgweinting .... leider ist er zu Fuß zu weit weg zu den Stadtaußenbezirken und liegt abgeriegelt durch Bajuwarenstraße, A3 und F.J. Strauß-Allee zum Kasernenviertel bzw. Stadtsüdosten. Ein breiter grüner Korridor zwischen dem Kasernenviertel und dem Aubachtal wäre ideal. | | | | | | |

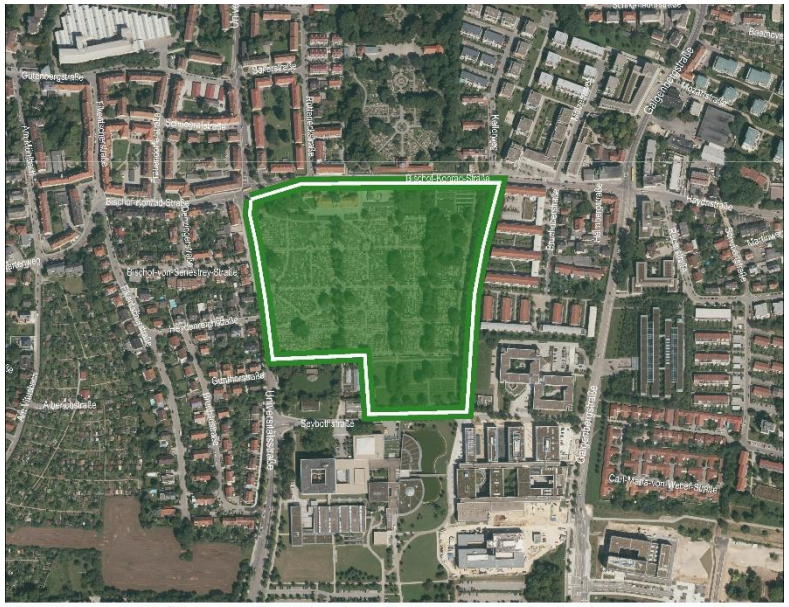
| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 43 | **Kleingartenanlage am Vitusbach**<br>  <br><br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br><br>Die Kleingartenanlage Am Vitusbach ist im Lärmaktionsplan als Hinweisfläche ausgewiesen (Karte 21, Nr. 17). Die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr werden als gering bewertet. Da der geltende Flächennutzungsplan (FNP) eine Verkehrsfläche südlich der Gebietsabgrenzung enthält, ist zunächst ein Pufferbereich erforderlich, der wegfällt, sobald die Aktualisierung des FNP vorliegt. Die abgegrenzte Hinweisfläche umfasst 4,8 ha und ist von einer Seite zugänglich, eine Durchgängigkeit besteht nicht. Die Abgrenzung entspricht der Fläche der Kleingartenanlage.<br>Wie bewerten Sie die Kleingartenanlage Am Vitusbach als ein mögliches für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 6 | 5 | 0 | 1 | 1 |

Dringend erforderlich ist hier eine Fuß und Radwegeverbindung in der Verlängerung der Nibelungenstra0e nach Osten. Die Anlage einer Grünanlage ist zwingend wünschenswert unter Einbindung des Vitusbaches und Schaffung einer Wasserfläche (Weiher) und einer Eisfläche im Winter analog Burgwerinting. Liebe Stadtväter denkt auch mal ans Bürgerwohl und nicht nur an Verdichtung ! Nachhaltig ist Investition in die Menschen auch künftiger Generationen.

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 26 | **Tempepark**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Tempepark ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 2), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Der Park ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 4,1 ha auf, die z.T. auch als Stadtbiotop dient. Das ruhige Gebiet entspricht der bestehenden Parkanlage.<br>Wie bewerten Sie den Tempepark als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 6 | 5 | 0 | 1 | 0 |

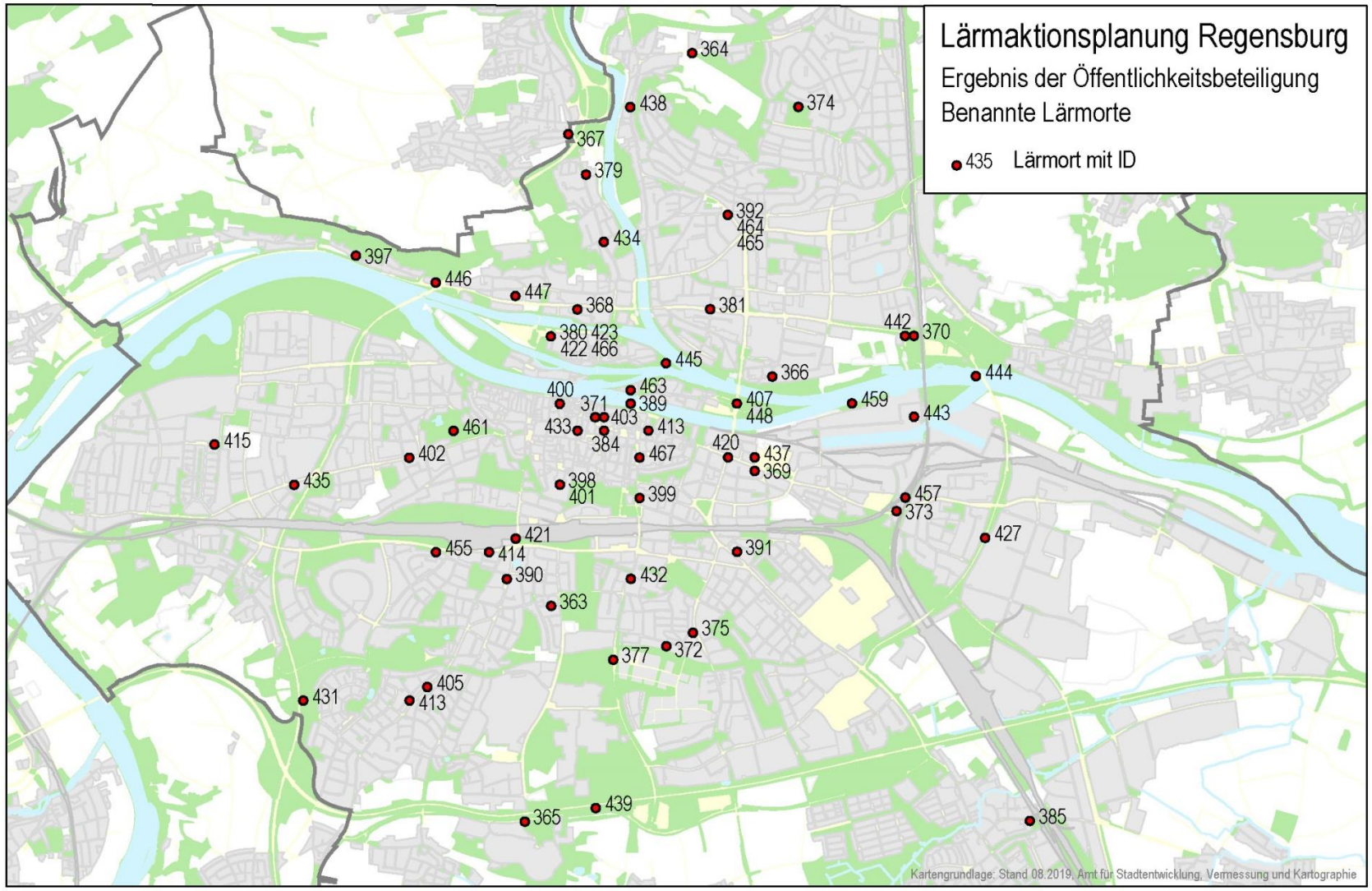
| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 27 | **St.-Konrad-Park**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der St. Konrad-Park ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 3), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Der Park ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 2,8 ha auf, die auch als Stadtbiotop dient. Das ruhige Gebiet entspricht der bestehenden Parkanlage (ohne Kirche).<br>Wie bewerten Sie den St.-Konrad-Park als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 25 | **Aberdeenpark**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Aberdeenpark ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 1), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr als gering bewertet werden. Der Park ist frei zugängliches Erholungsgebiet und weist eine Fläche von 26,1 ha auf, die z.T. auch als Stadtbiotop dient. Das ruhige Gebiet entspricht der bestehenden Parkanlage, darüber hinaus gibt es eine Option für die Erweiterung als Landschaftspark.<br>Wie bewerten Sie den Aberdeenpark als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 6 | 5 | 0 | 1 | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Pos. | Neut. | Neg. | Komm. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 47 | **Obere Katholische Friedhof**<br>  <br>© Stadt Regensburg \| Stadtplanungsamt \| Luftbild: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern Stand 2016<br>Der Obere Katholische Friedhof ist im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet festgelegt (Karte 21, Nr. 21), da die Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenverkehr auf einem großen Anteil seiner Fläche als gering bewertet werden. Das abgegrenzte ruhige Gebiet ist frei zugänglich und weist eine Fläche von 8,5 ha auf. Diese entspricht der Fläche der Friedhofsanlage.<br>Wie bewerten Sie den Oberen Katholischen Friedhof als ein für Ihre Erholung dienendes ruhiges Gebiet? | 5 | 4 | 0 | 1 | 2 |
| Ich bin sehr für ruhige Gebiete. Aber ist die angedachte Nutzung eines Friedhofs nicht eine grundlegend andere - nämlich die sprichwörtlich letze Ruhe?<br>Sollen Regensburger Bürger die Ruhe suchen diese im Bereich des Galgenberges nur auf dem Friedhof finden? Es sollten weitere Gebiete im Bereich des Galgenberges ausgewiesen werden. Insbesondere bestehende Grünanlagen sollten hierfür identifiziert werden und als ruhige Gebiete geschützt werden. | | | | | | |
| Ich stimme dem Kommentar von Regensburger zu. Ein Friedhof vermittelt ein ganz anderes Feeling als ein Park und hat für viele Menschen einen deutlich geringeren Erholungswert als ein Park. | | | | | | |

polidia GmbH

## Anhang 3: Vorschläge für neue Maßnahmen gegen Lärm



| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 427 | Schallschutz auf der Ost-Tangente/dem Odessa-Ring | 22 | 1 |
| Schon als die Odessa-Ring gebaut wurde, hat man den Bewohnern de Ostenviertels einen Schallschutz versprochen. Gebaut wurde er bis heute nicht... | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Die Lärmbelastung und der Verkehr auf der Osttangente steigen seit Jahren an.<br>Und bitte zusätzlich zum baulichen Schallschutz die Wochenend- und Nachtraser stoppen. Hier terrorisieren einzelne Bekloppte zu Spass ganze Wohnviertel. | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 384 | Sperrung des Domplatzes für öffentlichen Autoverkehr | 12 | 4 |
| Gerade am Wochenende wird der Domplatz zur Rennstrecke was sich meißtens in den Abendzeiten häuft. Dabei fahren oft auch getunte Autos und Motorräder über den Platz, welche erheblichen Lärm verursachen. Dadurch, dass der gesamte Verkehr über den Domplatz läuft, ist es auch unter Tags aufgrund des Kopfsteinplflasters sehr laut. Vormittags häuft sich zwar der Lieferverkehr, aber das ist noch verständlich. Für die Anwohner des Domplatzes wäre es ein enormes Plus an Lebensqualität, wenn der dieser nicht mehr von Autos befahren werden kann. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Ich kann emil nur zustimmen. Es ist eigentlich eine Schande für Regensburg und für ganz Bayern, dass das Herz des Weltkulturerbes und einer der schönsten Plätze Bayerns am Wochenende den Autoposern aus der Provinz zur Verfügung gestellt wird und tagsüber als Parkplatz für die werten Bürger aus dem Umland, die zu faul sind 5 m zu Fuß zu gehen und sich mit Ihren Riesen-SUVs ins Halteverbot stellen, dient. Es sollte endlich mal etwas für die Regensburger getan werden und nicht für die Menschen aus dem Umland! Denn wir zahlen hier unsere Steuern und leben hier! Und das Ganze nur aus Angst vor den letzten 10 % ewig gestrigen Altstadtkaufleuten, die den Knall noch nicht gehört haben. | | | 3 |
| Eine Sperrung für MIV ist wirklich deutlich notwendig. Aufgrund der die Lautstärke verstärkenden Besonderheiten des Domplatzes (Kopfsteinpflaster, hohe Häuserzeilen, die den Schall reflektieren) leidet die Aufenthaltsqualität hier besonders. Nun werden einzelne Bäume gepflanzt und Bänke installiert. Es wäre konsequent den Platz weiter aufzuwerten, indem man ihn verkehrsberuhigt. | | | 2 |

| | |
|---|---|
| Der Platz sollte schon längst gesperrt sein. Gerade mit dem neuen Museum gibt es jetzt noch zusätzlichen Schleichverkehr. Das kann es doch nicht sein. | 1 |
| Ich finde, seitdem im Zuge des Museumsbaus die Verkehrsführung drum herum geändert wurde, ist der jetzige Zustand richtig schlimm, weil nun große Mengen Verkehr zusätzlich über den Domplatz geleitet werden, die das z.T. widrig nutzen, um dann durch die Keplerstraße nach Westen oder durch die Thundorfer über die Eiserne Brücke wollen. Das ist eigentlich totaler Irrsinn. Und nachts sehe ich Poser dort Donuts drehen, wenn sie nicht nur mit sinnlosem hin- und herfahren beschäftigt sind. Sperren sofort! | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 389 | Sperrung der Thundorfer Str. und der Kepler Str. für den Individualverkehr | 7 | 3 |

Die Altstadtquerung Kepler Str./Thundorfer Str. sollte endliche für den Individualverkehr gesperrt werden. Hier handelt es sich um zwei wunderschöne Straßen, zum einen die Thundorfer Str. mit der Donaupromenade und zum anderen die Kepler Str. mit einer Vielzahl wunderbaren geschichtsträchtigen Gebäuden, die den Kern des Weltkulturerbes darstellen. Allein der Blick von der Eisernen Brücke in die Kepler Str. stellt für mich schon ein Weltkulturerbe dar. Allerdings hat diese Querung inzwischen den Charakter einer Verkehrstrasse, der meiner Meinung nach dringend beseitigt werden muss. Die Besucher der Altstadt können ihre Fahrzeuge an einer Vielzahl von Parkhäusern rund um die Altstadt abstellen. Es besteht keine Notwendigkeit auch noch bis ins Herz der Altstadt mit dem Auto vorzudringen. Daneben verkommt die Querung am Wochenende zur Rennstrecke für Autoposer, Motorradfahrer, etc. die mit großer Leidenschaft ihre Motoren aufheulen lassen und durch die Menschenmassen rasen, die dort eigentlich ungestört flanieren wollen. Ein dramatischer Unfall wie in Berlin ist meiner Meinung nach hier vorprogrammiert. Von den Anwohnern gar nicht zu sprechen, die hierdurch bis in die frühen Morgenstunden terrorisiert werden. Auch hier besteht dringender Handlungsbedarf.

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Kann mich in weiten Teilen anschließen. Die Fahrradfahrer nehmen in dem Bereich erfreulicherweise zu. Es kommt sehr häufig zu gefährlichen Überholmanövern von Autoposern. Es sollte dringend über eine deutliche Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (auch bauliche Maßnahmen) verhandelt werden. | 1 |
| ... das sind mit die schönsten Straßen von ganz Regensburg. MIV-Durchgangsverkehr hat dort nichts zu suchen. Auch sollten hier verstärkt E-Busse eingesetzt werden. | 2 |
| Die Keplerstr. ist eigentlich eine Kette von herrlichen Plätzen flankiert von wunderschönen historischen Gebäuden und dieses Ensemble ohne Verkehr wäre eine perle der regensburger Altstadt. Eine Schande was da versäumt wird! - Aber Regensburg = Autostadt. | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 374 | Laubbläserverbot für Privatgärten | 6 | 0 |

Mittlerweile kommt nicht nur im Herbst (i. Sommer zum "Straßenkehren" u. Winter zum Schnee wegblasen) der benzinbetriebene Laubbläser zum Einsatz. Das Gartengerät schädigt „Umwelt und Gesundheit“ und stört den Naturhaushalt. Laubbläser sind mit Schallpegeln von über 100 Dezibel „so laut wie ein Presslufthammer“ und belasten die Umwelt durch „gesundheitsschädliche Abgase wie Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Kohlenmonoxid“.
Die Lärmbelästigung u. Feinstaubbelastung für den Menschen muss reduziert werden, indem die Privatleute und deren angeworbenen Hausmeisterunternehmen wieder den alten Besen und Rechen in die Hand nehmen. In den Sommer -und Wintermonaten grunsätzliches Laubbläserverbot.
Auf dem Markt gibt es mittlerweile auch Geräte, die elektrisch betrieben werden. Diese sind emissionsfrei und oft leiser und sollten von der Stadt angeschafft werden.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 377 | Verkehrsberuhigung | 6 | 4 |

Sowohl stadteinwärts , insbesondere jedoch stadtauswärts Richtung Autobahn entwickelt sich die Galgenbergstrasse in den späten Abendstunden und in verkehrsarmen Zeiten zu einer Rennstrecke mit stark überhöhter Geschwindigkeit und laut aufheulenden Motoren.

Hier sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzug erfolgen bzw. Maßnahmen die Fahren über 80 km /h unmöglich macht. Gleichzeitig müssten verstärkte Kontrollen erfolgen.

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Tempo 30 in gesamter Umweltzone!<br>Verkehrsüberwachung (Blitzer u.a.)!<br>Der RVV in seiner jetzigen Form ist durch den Dieselantrieb und der hohen Lärmemission gesundheitsschädlich!!!<br>1 Bus (15-20 t) ist so laut wie 23 PKW.<br>Durch z.B. den Weißgerbergraben<br>(= Erschließungsstraße, Umweltzone, Altstadt, Weltkulturerbe, Tempo 50) rasen täglich ca. 5000 PKW + 500 Busse (diese verbreiten doppelt so viel Lärm wie die PKW!!!), also sind die Anwohner einer gesundheitsschädlichen Lärmbelastung wie an fast keiner anderen Stelle der Stadt ausgesetzt. | 1 |
| Tempo 50 in der Innenstadt - wo notwendig auch Tempo 30 - mit entprechenden Blitzanlagen und Kontrollen - könnte funktionieren !! | 2 |
| Tempo 30 in der Stadt bringt nach Untersuchungen des Umweltbundesamtes keinen Nachteil für den Verkehr, aber viele Vorteile für die Bürger und Anwohner in der Stadt - besserer Verkehrsfluss, weniger Lärm, mehr Sicherheit, etc.! | 2 |

| Wann beginnt die Stadtverwaltung diese Forschungsergebnisse anzuerkennen und die Entwicklung einer lebenswerten Stadt voranzutreiben? | | | |
|---|---|---|---|
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 380 | Busterminal Stadtamhof | 6 | 2 |
| Der Busterminal in Stadtamhof wird täglich von 30 bis 40 Reisebussen angefahren. Diese Zahl erhöht sich z.B. zur Dult, in der Adventszeit, im Hochsommer wenn die Anzahl Kreuzfahrtschiffe steigt usw. Die Busse lassen den Motor, laut Auskunft des Verkehrsüberwachungsdienstes, im Durchschnitt 9 Minuten laufen. D.h. die Motoren laufen zwischen 4,5 - 6 Stunden täglich zu Normalzeiten. Es wurde bereits ein absolutes Halteverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr angebracht, in der Hoffnung dass dadurch die Nachtruhe gewahrt wird. Dieses Halteverbot wird allerdings von den Busfahrer ignoriert. Wir haben Videobeweise, dass z.B. um Mitternacht ein Bus seine Stereoanlage auf volle Lautstärke aufdrehte, die Passagiere auf der Straße tanzten. Die Polizei erscheint jedes Mal wenn man anruft, jedoch ist dann die Nachtruhe bereits gestört. Ein Polizist bat vor kurzem einem Busfahrer den Motor abzustellen, dieser berief sich auf EU Richtlinien usw. Der Polizist erklärte ihm, dass es auch um die Bürger geht, die hier wohnen. Die Antwort des Busfahrers war: Die können ja woanders hinziehen. Hinzu kommt noch, dass die Fahrgäste nachts zum Großteil ihre Notdurft an den Gebüschen des Terminals verrichten.<br><br>Als ob die Belastung mit Feinstaub und Lärm durch die Schiffe in der Schleuse nicht schon ausreichend wäre.<br><br>In keiner Stadt können die Touristen direkt in die Stadt fahren. Mein Vorschlag wäre folgender: Den Terminal auf den Platz des früheren Eisstadions am unteren Wöhrd zu verlegen, dann können die Touristen an der Donau entlang gleich über die Hengstenberg Brücke zum neuen Museum der Bayerischen Geschichte gebracht werden, oder in die Bäckergasse, wo die Busse ohnehin parken, von da aus könnten die Touristen über die Brücke - einschließlich Besichtigung der Schleuse - durch Stadtamhof in die Stadt gelangen. | | | |

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Ich kann mich dieser Meinung nur anschließen. Die Lärmbelastung durch Dult, Reisebusse und weitere Großveranstaltungen im Bereich der Altstadt nimmt ständig zu, entsprechend leidet die Wohnqualität der Anwohner.<br><br>Hier sollten neue Möglichkeiten erschlossen werden.<br><br>Positives Beispiel Verlegung des Jahnstadions mit entsprechender Verkehrsanbindung. | 2 |
| Ich schließe mich meinen beiden Vorrednern/innen an. Das Busterminal in Stadtamhof wurde seinerzeit vom damaligen Bgm. Schaidinger den Stadtamhofern gegen ihren Willen als Bereicherung u. a. für die Geschäfte in Stadtamhof angepriesen. Meines Wissens lassen aber die Touristen kaum einen Euro in Stadtamhof zurück. Aber die Anzahl der Busse hat spätestens seit der Ernennung Regensburgs zum Weltkulturerbe drastisch zugenommen und damit auch die Lärm- und Abgasbelastung. Die Stadtverwaltung sollte einsehen, dass die damalige Entscheidung, das Busterminal in Stadtamhof anzusiedeln sich inzwischen als falsch herausgestellt hat. Es wäre nur zu begrüßen, wenn das Busterminal - zugunsten einer gesteigerten Lebensqualität - entweder zum Busparkplatz an der Bäckergasse oder zum ehemaligen Eisstadion am Unteren Wöhrd verlegt werden würde. | 2 |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 390 | Laubbläser abschaffen | 6 | 1 |
| Laubbläser, die die Stadt Regensburg bereits um 7 Uhr morgens in den Wohnstraßen einsetzt, sind eine unzumutbare Lärmbelastung. Die Stadt sollte mit gutem Beispiel vorangehen und keine Laubbläser mehr einsetzten. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Leider brauchen wir Laubbläser. Wie soll denn sonst in den Wohngebieten unter den draußen kostenlos geparkten Autos das Laub herausgeblasen werden?<br><br>Aber die Häufigkeit ist vielleicht etwas gut gemeint. Gehwege und Fahrradwege sollten schon halbwegs befreit sein. Wobei letzter gibt es ja zugunsten beidseitiger beparkter Straßen in Wohngebieten garnicht. | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 391 | Zone 30 in der Innenstadt | 6 | 0 |
| Warum nur Nachts? am Tag gibt es noch mehr lärm ! | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 367 | Überlastung Lappersdorferstrasse | 5 | 1 |
| Die Lappersdorferstrasse ist ohne Radfahrweg, auch wegen parkender Autos, sehr schmal und deshalb für den Schwerlastverkehr völlig ungeeignet. Tempolimit wird nur sehr selten und nur an einer allen bekannten Stelle überprüft,nachts überhaupt nicht.Die Fahrbahndecke ist überdurchschnittlich oft und schlecht geflickt. Der Lärm hierdurch zwecks Schwerlastfahrzeuge und Anhänger unerträglich. Eine durchgehende Flüsterasphaltierung und Sperrung des Schwerlastverkehrs wäre dringend. Radfahren ist hier aus v. g. Gründen sehr gefährlich. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Bitte unbedingt umsetzen! Siehe auch mein Vorschlag. Steinweg ist in der Planung der Stadt mal wieder voll vergessen worden. | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 369 | Maßnahmen gegen Ampelrennen in der Adolf Schmetzer Str | 4 | 0 |
| Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in der Adolf Schmetzer Str. auf 30 km/h ganztags. Dauerüberwachung der Höchstgeschwindigkeit durch fest verbaute Geschwindigkeitsmessung. Die Adolf Schmetzerstr. ist ein beliebter Ort für Ampelrennen von getunten Autos und Motorrädern. Wir sind dadurch in unserer Arbeit in der Neufferstr. 1 stark beeinträchtigt. Verengung der Fahrbahn und Erweiterung des zu schmalen Radwegs. Abpollerung gegenüber den Parkplätzen, ggf Verschwenkung der Fahrbahn. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 370 | Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Walhalla Allee und Odessaring | 4 | 1 |
| Durch "Ampelrennen" getunter Fahrzeuge kommt es insbesondere in den Abend- und Nachtstunden an Wochenenden zu erheblicher Lärmbelästigung bis zur Konradsiedlung Wutzelhofen. neben der objektischen Lärmberlästigung strahlen solche innerstädtischen Rennen eine Aggressivität aus die das friedliche Zusammenleben in der Stadt beeinträchtigt. Die objektive Gefahr ist durch mehrere UNfälle mit Rasern bestätigt. Als Gegenmaßnahme eignet sich eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf max 50km/h tagsüber (hier bremst der Gesamtverkehr) und 30km/h nachts. Diese Höchstgeschwindigkeiten sind durch eine Dauerüberwachung zu sichern. Nur durch abgesenkte Höchstgeschwindigkeiten ist das lärmerzeugende Verhalten sanktionierbar, da bei Höchstgeschwindigkeiten von 70km/h bzw 80km/h lärmträchtige Beschleunigungsrennen nur zu Geschwindigkeitsüberschreitungen bis zu 25km/h führen, die mit nur geringen Bußgeldern belegt sind. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Kann ich nur zustimmen, es gibt für diese Rennen Brennpunkte, die nur durch Sperrung ( Domplatz) oder Absenkung der Höchstgeschwindigkeit mit Dauerüberwachung zu lösen sind. Anwohner hätten wieder mehr Wohnqualität, die Polizei hätte mehr Handlungsmöglichkeiten und es würden schwere Unfälle verhindert. | | | 1 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 375 | Stadtbahn | 4 | 1 |
| Eine Frage bezüglich der kommenden Stadtbahn.<br>Warum muss man in der heutigen Zeit einen aufwendigen Schienenbau für die Stadtbahn bewerkstelligen?<br>Viele Pilotprojekte gibt es mittlerweile für autonome Beförderungsmittel die keine Schienen benötigen.<br>Die Technik dazu ist längst vorhanden und bis die Stadtbahn umgesetzt wird würden aus den Pilotprojekten auch Realität werden!<br>Das würde viel Arbeit, Zeit und Geld sparen sowie das ganze System flexibel gestalten.<br>Verstehe leider das Konzept nicht ganz.<br>Vielleicht könnte mir die Stadt darauf eine Antwort geben.<br>Lg | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| S.H. (Techniker für Elektromobilität) | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Sehe ich auch so. Der Infrastrukturaufwand ist bei einer Schienenlösung viel zu hoch. Dort wo Schienen liegen (Burgweinting, Prüfening, Walhalla) kann man das ja in Betracht ziehen ala Karlsruher Modell mit Stadtbahn auf Normalgleis. | | | 1 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 371 | Schließung des Domplatzes für den Nicht-Anliegerverkehr, weitere Maßnahmen | 3 | 4 |
| Konsequente Schliessung des Domplatzes und der Altstadt für Verkehr ohne nachweisliches Anliegen oder Bewohner. Konsequentes Verfolgen von Fehlverhalten (unerlaubtes Umherfahren, Parken und Halten ausserhalb erlaubter Flächen). Zusammenarbeit mit der Polizei der der kompetenten Verfolgung von Auto- und Motorradposern, technisch kompetente und informierte, nachhaltige und konsequente Verfolgung von Besitzern nicht zulassungsfähiger, lärmerzeugender Tuningtechnik bei Autos und Motorrädern. Es werden immer wieder Gruppen von Auto- und Motorradfahrern beobachtet, die offensichtlich mit dem einzigen Zweck Lärm zu erzeugen durch die Altstadt (Domplatz, Thundorferstraße) fahren. Die anwesende Polizei schien sich dafür überhaupt nicht zu interessieren. Laut Auskunft der Polizei (Herr Bosch ?) sei eine Sanktionierung schwierig. Die Stadt sollte mit der Polizei zusammenarbeiten und eine Schulung der Beamten durch Sonderkommissionen anderer Bundesländer (z.B. Köln) anregen, wo Gesamtstartegien zur Eindämmung des Problems entwickelt wurden. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Ich empfehle mal eine Blick über den Tellerrand. In Riga ist die Altstadt durch Schranken begrenzt. Die Ein/Ausfahrt kostet anständig. Funktioniert super. Eine sehr fußgängerfreundliche Atmosphäre. Für wirkliche Altstadtbewohner könnte man ein ja ein Kontigent von 365 Einfahrten/Jahr vergeben. | | | 3 |
| Der Domplatz muss endlich schnell vom Poser-Individualverkehr befreit werden. Egal ob 2 oder 4 Räder. Der Lärm ist hier wegen Pflaster und den "Schallverstärkern" Dom, Dompost etc. wirkungsvoller. Eine Beruhigung würde die Aufenthaltsqualität deutlich erhöhen. Gerne Poller oder ähnliche Maßnahmen.. | | | 3 |
| Tja - wo anders ist man irgendwie weiter, offener, sensibler für die Belange der örtlichen Bevölkerung. | | | 1 |
| Es ist eh´ unverständlich warum da immer noch Individualverkehr möglich ist. | | | 1 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 402 | Tempo 30 (ganztägig) auf Prüfeningerstr. ab Goethestr. / Hedwigsklink bis Jakobstor | 3 | 0 |

In diesem Bereich kann wegen dem erhöhten und verflochtenem Verkehr (kein Fahrradweg stadteinwärts) tagsüber meist sowieso kaum schneller gefahren werden. Nachts reduziert sich auch der Lärm für die Klinik. Zudem sind 24h -Regeln leichter zu erfassen.
Außerdem sinkt die Gefährdung der Fahrradfahrer. Auf einen teuren Umbau der Prüfeninger kann verzichtet werden.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 403 | Konsequente Kontrolle von Tempo 30 Zonen | 3 | 1 |

Nur durch eine begleitende  konsequente Kontrolle der Geschwindigkeiten werden auch die Tempo-30-Zonen eingehalten und akzeptiert.

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| nur mit gutem Willen und ohne Kontrolle ändert sich erfahrungsgemäß nichts. | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 405 | Konsequenteres Einhalten des Zone 30 Tempolimits | 3 | 0 |

Nicht nur dass in der Roseggerstrasse morgens viele Schulkinder auf dem Weg zur Wolfgangschule sind, auch sind tagsüber viele Leute per Rad, per Auto, usw in dieser Strasse unterwegs. Es sind Hunderte von Autos mittlerweile, da die Strasse nicht nur als Durchgangsstrasse parallel zur Augsburger, sondern als Zufahrtsstrasse in die abzweigenden Strassen der Ganghofersiedlung dient. Als Anwohner ist leider zu beobachten, dass ein Grossteil des Autoverkehrs sich überhaupt nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält. Das liegt unter Anderem auch daran dass das Zone 30 Schild schlecht einsehbar ist. Es sind keine Einzelfällt dass insbesondere hochwärts Autos mit 60, 70 km/h unterwegs sind. Der dahinterstehende Lärm ist beträchtlich. Gerade nachts gibts auch in dieser Strasse die berühmten Spinner die es eilig haben oder denen Lärmschutz egal ist. Der Liefer- und Baustellenverkehr der immer noch vorhanden ist, tut ein Übriges dazu. Vermutlich muss erst wieder mal ein schlimmer Unfall passieren damit sich was tut. Mein Vorschlag daher: 1) Viel klarere Kenntlichmachung der Zone 30 (auch farblich) 2) Fahrbahnerhöhungen aufbringen (und farblich kennzeichnen) 3) Ggf seitliche Begrenzungen anbringen damit man gezwungen ist schlangenförmig zu fahren und 4) Geschwindigkeitsmessungen durchführen.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 408 | Lärmschutz von den Autobahnen | 3 | 1 |

Das Autobahnkreuz hat eine sehr starke Lärmemission, die insbesondere Morgens und Abends oder bei westlichen Winden im weiten Umfang Wohngebiete im Abstand von z.B. 1 km umfaßt. Unter anderem der Schwerlastverkehr von üblichen LKW ist deutlich zu hören und erreicht Werte von 40–50 dB. Das Autobahnkreuz braucht daher ebenso wie die A3 und die A93 wirksame Lärmschutzwände.

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Regensburg ist verlärmt! Das Autobahnkreuz ist durch das übermäßige Verkehrsaufkommen nunmehr nur noch Fluch statt Segen, vor allem für die Bewohner des Stadtsüdens. Vorschlag: generell Tempo 60 kmh auf allen Autobahnen im Stadtgebiet ! Das können andere Städte auch. | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 420 | Begrünung | 3 | 1 |

Kreuzung Weißenburgstr.- Greflingerstr.Die Verkehrsinsel nach Süden ist auf einer Länge von ca.30m nicht mehr bepflanzt.Durch eine hohe dichte Anpflanzung könnte der starke Verkehrslärm-Ortsdurchfahrt B15 erheblich vermindert werden.
Den Verkehr in der Weißenburgstr. erheblich verringern. Ableiten auf die Ostumgehung

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Lärm - Feinstaubbelastung | 1 |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 422 | Busterminal Stadtamhof | 3 | 0 |

Wir wohnen seit unserer Geburt in Stadtamhof. Warum muss ein Stadtteil dreifach belastet werden? Wir haben die Schleuse, die Schiffe fahren Tag und Nacht mit Lärm und Gestank. Die Dult mit Ihren Besuchern, die liebend gerne mit dem Auto ins Bierzelt fahren möchten, vor unseren Häusern und Garageneinfahrten parken und zu Verkehrsbehinderungen beitragen. Aber dies ist nicht genug, dachte das Oberhaupt der Stadt Herr Schaidinger und setzte uns noch den Busterminal vor die Tür. Es kommen an einem „normalen“ Tag ca. 40 Busse. In den Sommermonaten, der Advendstszeit, zur Dult, zu diversen Stadtfesten verdoppelt sich diese Anzahl. Laut Auskunft des Straßenverkehrsamtes wurde ein Durchschnittswert von 9 Minuten Motorlaufzeit gemessen, und das ist zumutbar. Ja am Papier vielleicht, aber nicht in der Realität. Die Fahrgäste werden in den Schatten, oder vom überfüllten Terminal vor unsere Häuser geführt, wir kennen die Regensburger Geschichte in jeder Sprache. Den Kunden des Fahrradgeschäfts wird der Weg versperrt. Die Touristen rauchen vor unseren Fenstern, der Rauch zieht nach oben, den verkraften wir dann auch noch, in den Gaststätten gibt es aber ein „Rauchverbot“. Wenn man sich mit Beweisen an die Stadt wendet mit der Bitte um Hilfe, bekommt man zur Antwort dass unsere Anliegen an die zuständige Fachdienststelle zur Prüfung weitergeleitet werden. Uns interessieren aber keine Paragraphen, wir brauchen Hilfe. Besucher des Kaffees an der Ecke sagen wir wollten eigentlich in Ruhe eine Tasse Kaffee trinken, aber der Motorenlärm ist ja unerträglich. Am Terminal besteht ein absolutes Halteverbot von 22 bis 6 Uhr. Die Bussfahrer halten sich daran nicht. Die Fahrgäste werden mit PKW´s vorgefahren, die Türen zugeknallt, dann laufen auch diese Motoren, es wird lautstark begrüßt und verabschiedet. Auch wenn man die Polizei holt, diese Nacht ist gelaufen, der nächste Arbeitstag wir unausgeschlafen begonnen. Wir brauchen dringend Hilfe, der Busterminal muss verlegt werden. Das Leben in der Nähe des Terminals ist nicht mehr lebenswert.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 433 | Irreführung | 3 | 0 |
| Liebe Stadtverwaltung, schreib bitte VERKEHRSLÄRM und nicht einfach Lärmbelästigung, kein Mensch weiß, dass es "nur" um den Verkehr geht! Außerdem: Das Anmelde- und Registrierungsverfahren hier ist äußerst tricky, hier sollen wohl möglich viele abgescheckt werden und nie bis zur Registrierung durchdringen, die erst am Ende der Umfrage erfolgen kann. Mit Verlaub, liebe Stadtverwaltung, nicht einmal 300 Teilnehmer, das ist blamabel. | | | |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 434 | Verkehrsberuhigung durch versetztes Parken | 3 | 0 |
| Derzeit wird in der Lappersdorferstr. stadtauswärts nur rechtsseitig geparkt.<br>Dies führt zum einen zu einer einseitig höheren Lärmbelastung zum anderen zu mehr Schäden an der Bausubstanz.<br>Insbesondere nachts wird aufgrund der freien Strecke häufig Tempo 30 nicht eingehalten und weit überschritten.<br>Auch LKW und Landwirtschaftliche gespanne nutzen die Lappersdorfer Straße nach wie vor gern als vermeintliche Abkürzung und donnern in den Morgen und Nachtstunden gern durch.<br>Es war wesentlich besser als es die Christa Meier Hütchen noch gab.<br>Ein paar Straßenbäume wären auch nicht verkehrt. | | | |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 443 | Hafenlärm verringern | 3 | 1 |
| Im Hafen wird seit längeren zu allen (un-)möglichen Tages- und Nachtzeiten lärmend gearbeitet. Hupen von Zügen, lautes Be- und Entladen schallt durch einen Großteil von Regensburg.<br>Dies sollte durch Lärmschutzauflagen (Nachtruhe, Ruhe an Sonn und Feiertagen maximaler Lärmpegel) vorgeschrieben werden.<br><br>Bei Bauten ist mehr auf den Schallschutz zu achten. (Keine offene Bauweise, Lärmschluckende Wälle etc.) | | | |

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Der Hafenlärm wird nicht nur an den umliegenden Straßen wie am Auweg, Budapester Straße und Äußere Wiener stark wahrgenommen, sondern reicht bis nach Weichs, Schwabelweiß und ins Candis. Es ist fraglich wie ein mehr und mehr wachsender Container-Umschlagplatz des Hafens in einer immer dichter besiedelten Stadt | 2 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| tragbar ist. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 368 | Einkaufszeiten Tankstelle reduzieren | 2 | 1 |
| HEM- Tankstelle: Die 24-Stunden-Öffnungszeit des Shop zieht nachts zusätzliche feierwütige Konsumenten und Poser an. Vom Personal der Tankstelle werden sie mit lautstarker Musik versorgt. Ein Tankautomat ab 22 Uhr würde das aushebeln. Außerdem fahren nachts auch LKW mit hoher Geschwindigkeit durch die Frankenstraße, da die Ampeln weitgehend abgeschaltet sind. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Es würde schon helfen den Alkohol- und Tabakverkauf ab 20:00Uhr zu verbieten. Es ist doch nicht plausibel das Alkohol und Tabak als "Reisebedarf" wichtig wäre. | | | 1 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 372 | Anpassung der Gebietsbezeichnung an reale Gegebenheiten für Schutz der Anwohner | 2 | 0 |
| Neben dem Gebiet mit seit langem abgeschlossener Entwicklung als reines Wohngebiet verläuft die Galgenbergstrasse. Diese ist bereits nahe an der bestehenden Bebauung. Der geplante Ausbau mit der Stadtbahn wird den Abstand noch einmal verringern. Nur eine Anpassung des Bebauungsplans an die reale Entwicklung, mit einer Abkehr von den veralteten Planungen von vor über 30 Jahren, führt zu einem adäquaten Schutz der Bürger. Ich denke, dass dieses Problem nicht nur dieses Gebiet betrifft, so dass die Stadtverwaltung hier und auch bei anderen betroffenen Gebieten tätig werden muss. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 373 | Lärmminderungsmaßnahme am Brückbauwerk Nibelungenbrücke | 2 | 0 |
| Die Fugen zwischen den festen Fahrbahnen an der Weißenburger Straße und den Brückenbauwerken sind mangelhaft ausgeführt. Durch die Überfahrt von Fahrzeugen kommt es jedesmal zu einer Lärmspitze, die entweder nur durch konsequente Geschwindigkeitsreduzierungen bzw. durch eine Optimierung der Fugenausbildung inkl. aktiver Schallschutzmaßnahmen im Umfeld der beiden Fugen in den Griff bekommen werden kann.<br>Da die Nibelungenbrücke ferner Einfallstraße ins Stadtzentrum ist bzw. auch als Ausweichroute bei Staus auf der A3 bzw. A93 verwendet wird ist hier auf der gesamten Strecke zwischen der Nordgaustraße, Nibelungenbrücke, Weißenburger Straße und Landshuter Straße ein Ampelkonzept zu erstellen, dass effektiv die Ableitung des stehenden Verkehrs sicherstellt. Durch die Anpassung der Ampelzeiten kann auch die erhebliche Luftverschmutzung, die durch den stehenden Verkehr einhergeht in diesen Straßenzügen verrinngert werden. In diesem Zuge soll man den geplanten Anschluss an den Lappersdorfer Kreisel auch noch bewerten, denn nur dieser kann vorallem den Lärmschutz an der Amberger Straße sicherstellen. | | | |

Ferner sollte man im Sommer getunte Fahrzeuge die Einfahrt in die Stadt verbieten bzw. die Fahrzeuge konsequent aus dem Verkehr ziehen. Es kann nicht sein, dass einige wenige durch ihre Fahrzeuge so herausstechen und die Menschen den notwendigen Schlaf nehmen.
MfG
Jan-Gerd Bayerköhler

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 392 | Alternative zur Sallerner Regenbrücke | 2 | 2 |

Der Bau der Sallerner Regenbrücke würde den Verkehr in der Nordgaustraße erhöhen. Die Folge wären Lärmschutzmaßnahmen wie Einhausung,etc. Das könnte man vermeiden, indem man den Verkehr um Sallern herumführt, durch eine Verbindung zwischen der Osttangente und der B 16. Diese Verbindung würde fast nur Gewerbegebiete durchschneiden und käme wesentlich billiger als eine neue Brücke und die daraus folgende Einhausung, etc. Anstatt den Verkehr durch bewohnte Gebiete zu führen, sollte er um die Stadt herum gelenkt werden, auch wenn die Autofahrer einige Kilometer mehr zurücklegen müssten.

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Bitte nicht noch mehr MIV in de Stadt leiten. Regensburg braucht keine zweite Stadtautobahn. | 0 |
| Sehr sinnvoll! Regensburg braucht eine vernünftige Ostumfahrung. Am besten wo möglich mit Einhausung. | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 397 | Stringente Geschwindigkeitsüberwachung (>1</Monat)/ ggf. feste Blizer an ehem. B8 bei Winzer | 2 | 0 |

Die vorgeschriebenen 50km/h stadteinwärts werden so gut wie nie eingehalten, gerade bei geringerem Verkehrsaufkommen und in der Nacht sind stark überhöhte Geschwindigkeiten (Lärm!!) die Regel.
Das ist nur deshalb so, weil so gut wie nie überwacht wird!
Auch Stadtauswärts haben sie viele sehr eilig

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 400 | Verkehr in Fußgängerzone konsequent kontrollieren | 2 | 3 |

Verkehr in Fußgängerzone konsequent kontrollieren - auch Nachts! Würde all den Verkehr reduzieren der unnötig "mal schnell" in die Altstadt fährt.

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Unsere schöne Altstadt soll autofrei werden. Unsere Stadt ist nicht so weitläufig. Wer nicht zu Fuß gehen will, kann schon jetzt den EMIL nutzen, der meistens fast leer fährt.<br>Nur noch Anwohner und schwerbehinderte Menschen mit entsprechendem Merkzeichen, Taxis, Radfahrer in die Altstadt einfahren lassen. Lieferverkehr nur in festzulegendem Zeitfenster.<br>Alle anderen kontrollieren. Nur so wird sich was ändern.<br>Alternativ Einfahrtssperren mit Berechtigungsausweis. | 0 |
| Das wäre dringend notwendig. Am Wochenende und nachts parken die Leute kreuz und quer und niemand kontrolliert das. Die Polizei interessiert sich nicht mal dafür, wenn jemand im absoluten Halteverbot steht. Der Verkehrsüberwachungsdienst ist besonders am Wochenende viel zu schwach besetzt. | |
| Ich finde auch, dass die Altstadt bis auf berechtigte Ausnahmen (siehe Kommentar dieEine) endlich autofrei werden muss! Entweder konsequent kontrollieren oder Einfahrtssperren mit Berechtigungsausweis oder temporärem Berechtigungscode. Funktioniert in anderen Städten wunderbar | |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 407 | Lärmschutzwand an Nibelungenbrücke weiterführen | 2 | 0 |
| Die Lärmschutzwand an der Nibelungenbrücke sollte über die komplette Länge ausgeführt werden. Abgesehen von einer deutlichen Lärmreduzierung insgesamt würde damit das Fahrradfahren und zu-Fuß-gehen entlang der Brücke deutlich erträglicher werden. Dazu wäre es schön, wenn man auf beiden Seiten auch in beide Richtungen Radfahren könnte, das würde m.M.n. die Radfahrtauglichkeit deutlich erhöhen und könnte vielleicht dadurch auch den mIV dort etwas reduzieren. | | | |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 422 | Lärmschutzwand zur Zimmerstraße/ An der Schergenbreite | 2 | 0 |
| Seit dem Bau des Odessarings ist es in diesem früher ruhigen Wohngebiet unerträglich laut geworden, der Verkehrsfluss ist hier auch immens gestiegen und wird in den nächsten Jahren weiter steigen.<br>Hier könnte man sowohl baulich (großer städtischer Grünstreifen) als auch finanziell (wenige Meter) viel Abhilfe mittels eines Lärmschutzwalls zur Walhallaallee schaffen. | | | |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 444 | Lärmschutzwand/ Einhausung Odessaring- Schwabelweiser Brücke | 2 | 0 |

Der Odessaring ist eine hochfrequentierte wichtige Verkehrsachse in Regensburg. Durch die exponierte Lage dieser vielbefahrenen Strecke, kann der Schall weit getragen und viele Anwohner dadurch beeinträchtigt werden.
Hier ist Lärmschutzwand an beiden Seiten dringend zu Empfehlen.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 366 | Nibelungenbrücke/Lärm an Brückenfugen vermeidbar | 1 | 0 |

Schon der "normale" Verkehrslärm der Nibelungenbrücke belastet alle Umwohnenden erheblich. Darüber hinaus aber verursacht das Befahren der Dehnungsfugen Ratter- und Schlaggeräusche, die die üblichen Fahrgeräusche noch deutlich überragen und selbst in größeren Entfernungen noch gut hörbar sind.
Bereits im Jahr 2000 hat das Bayerische Landesamt für Umweltschutz in einer Untersuchung festgestellt, dass Brückenfugen so gestaltet werden können, dass sie praktisch keinen zusätzlichen Lärm verursachen. http://www.lfu.bayern.de/laerm/messwerte/brueckenfugen/index.htm
Zitat:
„Die besten Konstruktionen lassen sich aus dem üblichen Vorbeifahrgeräuschen nicht mehr heraushören. Deutlich hörbare Brückenfugen entsprechen daher nicht mehr dem Stand der Technik. Mit Maßnahmen an der Quelle kann hier viel erreicht werden. Lärmschutzwände an Brücken dagegen können die für die Lästigkeit ausschlaggebende Pegeldifferenz nicht mindern."
Diese Untersuchung wurde zwar an Autobahnbrücken durchgeführt, der Größe nach kann die Nibelungenbrücke diesen aber sicher gleichgesetzt werden.
Ich schlage deshalb vor, die vorhanden Brückenfugen zeitnah gegen leise Konstruktionen auszutauschen, um die Lärmbelästigung durch die Brücke zu mindern. Man bedenke, dass die Untersuchungsergebnisse bereits vor Grundsteinlegung der Nibelungenbrücke am 3. März 2001 vorlagen.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 381 | Verkehrsberuhigung / Kontrolle | 1 | 0 |

Die Frankenstraße zwischen DEZ-Keuzung / Kentucky Fried Chicken / Avia Tankstelle ist in den letzten Jahren zum Treffpunkt der Tuning Szene geworden, das erzeugt besonders Nachts erheblichen Lärm durch Beschleunigungsrennen zwischen den Ampeln, Wettbewerben wer die meisten Fehlzündung produzieren, den Motor am lautesten Aufheulen lassen kann und den lautesten Bass hat. Auch die Nebenstraßen z.B 30iger Zone Donaustrauferstraße sind davon betroffen. Neben dem Lärm für uns Anwohner, ist es für Radler / Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer auch zunehmend gefährlich dort dann unterwegs zu sein.
Ich denke, man könnte mit einer Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 Nachts Abhilfe schaffen. Allerdings müsste das den konsequent überwacht werden. Es besteht ja bereits Tempo 50 an das sich die Leute mangels Überwachung nicht halten.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| 399 | Schärfere Kontrolle von Autofahrern die absichtlich Lärm verursachen | 1 | 1 |
| Lärm kann auf jeden Fall da vermieden werden, wo er schlicht unnötig ist. Wenn ich mich in einem Naherholungsgebiet aufhalte oder in einem geschlossenen Gebäude bin, sind es nämlich oft nicht die Busse die man trotzdem hört, sondern einzelne wenige PKW-Fahrer die offenbar gehört werden möchten. (Durch lautes Fahrzeug und/oder Vollgas an der Ampel).<br>Weiterhin sehe ich in diesem übermäßigen Lärm eine Nötigung anderer Verkehrsteilnehmer. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Leide als Anwohner selbst unter diesen Angebern! | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 398 | Verbot von "Mega-Lauten-Motorrädern" im ganzen Stadtgebiet | 1 | 1 |
| Manche Motorräder machen mehr Lärm wie 10 LKW´s zusammen <=> Warum ist das nicht schon längst verboten? Welche Möglichkeiten hat hier die Stadt?! | | | |
| Kommentar | | | Bew. |
| Leide selbst als Anwohner sehr unter diesen Angebern. | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 401 | Mehr Kontrolle und Hinweise auf Tempo 30 Zone in der Wöhrdstraße | 1 | 1 |
| Obwohl es sich bei der Wöhrdstraße um eine Tempo 30 Zone handelt wird dies von vielen Autofahrern weder bei Tag noch bei Nacht wahrgenommen oder willentlich mit noch dazu dröhnendem Auspuff und Aufheulen des Motors missachtet, was zu starker Lärmbelästigung führt. Und dies, obwohl die Fahrbahn durch parkende Autos und Fahrradfahrern, da es nur zu Beginn und am Ende ein sehr kurzes Stück Radweg gibt, verengt ist. Aber das scheint einen zusätzlichen Anreiz für zu schnelles Fahren zu bieten. Sinnvoll wären mehr Geschwindigkeitskontrollen, auch nachts, deutlichere Hinweise, z.B. auf der Fahrbahn Tempo 30 Markierung und häufiger die Installation von Geschwindigkeitsanzeigetafeln mit Smilie und Symbolen als Belohnung für das Einhalten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit, sowie ein Hinweis auf den Kindergarten und der Jugendherberge (die Wöhrdstraße wird von vielen Schulklassen und Jugendlichen benutzt, die in der Gruppe oft nicht auf den Verkehr achten) in der Wöhrdstraße. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Obwohl es sich bei der Wöhrdstraße um eine Tempo 30 Zone handelt wird dies von vielen Autofahrern weder bei Tag noch bei Nacht wahrgenommen oder willentlich mit noch dazu dröhnendem Auspuff und Aufheulen des Motors missachtet, was zu starker Lärmbelästigung führt. Und dies, obwohl die Fahrbahn durch parkende Autos und Fahrradfahrern, da es nur zu Beginn und am Ende ein sehr kurzes Stück Radweg gibt, verengt ist. Aber das scheint einen zusätzlichen Anreiz für zu schnelles Fahren zu bieten. Sinnvoll wären mehr Geschwindigkeitskontrollen, auch nachts, deutlichere Hinweise, z.B. auf der Fahrbahn Tempo 30 Markierung und häufiger die Installation von Geschwindigkeitsanzeigetafeln mit Smilie und Symbolen als Belohnung für das Einhalten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit, sowie ein Hinweis auf den Kindergarten und der Jugendherberge (die Wöhrdstraße wird von vielen Schulklassen und Jugendlichen benutzt, die in der Gruppe oft nicht auf den Verkehr achten) in der Wöhrdstraße. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 414 | Tempolimit und Blitzer! | 1 | 0 |
| Ich möchte mich hiermit stark für ein Tempolimit und einen oder mehrere Blitzer/Lärmkontrollen auf der Kirchmeierstraße stadtauswärts aussprechen! Die nächtlichen Straßenrennen und „Selbstbestätigungs-Beschleunigungen“ sorgen hier für den größten Lärm.<br>An der Kreuzung Kirchmeierstraße/Kumpfmühlerstraße wäre außerdem eine Umstellung der Fußgänger/Radfahrerampel sinnvoll (Stichwort:Grüne Welle) - dann könnte man sich auch die Geisterradler-Schilder sparen... - aber das hier nur nebenbei. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 415 | Fest installierte Kontrollen des Tempo 30 Limits in Gumpelzhaimer- und Prebrunnstraße | 1 | 1 |
| Die Gumpelzhaimerstraße steht statistisch regelmäßig ganz oben, wenn es um Einnahmen aus Blitzerkontrollen geht. Das Geld nimmt die Stadt gerne. Die Sicherheit und der Lärmschutz für Radfahrer, Fußgänger und Anwohner scheinen dagegen nicht Priorität zu sein. Die vielen Raser hier jeden Tag freuts... | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Die gehören generell überall in der Stadt verteilt! Hier in Hessen wo ich jetzt arbeite ist das längst Usus. Auch Ortsdurchfahrten der kleinen Orte im Taunus sind auf 30 beschränkt und jeweils mit Blitzern ausgestattet. Versteh nicht warum das in Regensburg bisher nicht gemacht wird. | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 431 | Lärmschutzwall an Autobahn Erhöhung | 1 | 1 |
| Es sollte bei der Regierung der Oberpfalz die Erhöhung des Lärmschutzwalls im Bereich des Fußballplatzes der SV Ziegetsdorf beantragt werden. Im Zuge des Ausbaus der Autobahn nach Neutraubling werden derzeit Lärmschutzeinrichtungen in doppelter Höhe errichtet. Der vorhandene Lärmschutzwall könnte kostengünstig durch Lärmschutzwände | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| erhöht werden. Durch die gegenüber liegende Auffahrt zur Autobahn nach Nürnberg wird der derzeit schon sehr hoch liegende Lärmpegel zusätzlich verstärkt. Bei den hohen Kosten für den Ausbau der Autobahn würde diese kleine Maßnahme kaum ins Gewicht fallen. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Aufgrund der häufigen Luftströmungen aus westlichen Richtungen werden große Teile von Kumpfmühl und Königswiesen vom Autobahnlärm regelrecht überflutet, von der Abgasbelastung ganz zu schweigen. Das nun zu erwartende noch höhere Verkehrsaufkommen aus dem 3-spurigen Ausbau wird noch mehr Lärmverursachen. Die Erhöhung und auch der Neubau von Lärmschutzwänden an den durch das Stadt gebiet ziehende Autobahnen ist daher unabdingbar. Auch eine wirtschaftlich attraktive Stadt muss bewohnbar bleiben ! | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 437 | Busverkehr - Kreuzfahrtschiffe | 1 | 1 |
| in der Babostraße und Umgebung (Bruderwöhrdstraße) sollte ein durchfahrtsverbot für Bus eingeführt werden.<br><br>Die Ausflugsbusse der Kreuzfahrtschiffe rauschen oft mit überhörter Geschwindigkeit durch das Wohngebiet. Dadurch wird dementsprechend Lärm verursacht. Auch stehen die Busse oft zu dritt, viert in der Straße mit laufendem Motor da durch parkende Autos eine Durchfahrt erschwert wird. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Leider ist auch der Rad- und Fußweg an der Donau entlang Richtung Innenstadt stark durch den Verkehr der Busse und LKWs für die Kreuzfahrtschiffe beeinträchtigt. Wenn z.B. ein Bus auf Höhe des Kulturspeichers entlang fährt, ist kein Rad fahren mehr möglich. | | | 1 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 438 | Lärmschutz Amberger Straße | 1 | 0 |
| Mich wundert die Tatsache, dass die Amberger Straße zwecks einer Lärmreduktion seitens der Stadt Regensburg (außer der „möglichen“ Maßnahme Sallerner Regenbrücke) nie berücksichtigt wird. Gibt es hier Messungen oder Berechnungen zur Lärmbelastung? Die geeignetste Maßnahme wäre ein Tempo 30 Bereich, lärmmindernder Straßenbelag und die Prüfung eines Durchfahrtsverbots für LKW. Diese könnten über die Ostumgehung gelenkt werden, was hier für den Bereich der Amberger Straße/Nordgaustraße zu einer deutlichen Lärmreduktion und einer Reduzierung der Luftbelastungen und der das Klima beeinflussenden Emissionen führen würde. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 439 | Lärmschutz durch Vegetation an der A3 wiederherstellen | 1 | 0 |
| Im Rahmen des A3-Ausbaus wurden die Gehölze entlang der Autobahn großflächig beseitigt. Neben den ohnehin geplanten Lärmschutzmaßnahmen durch die AB-Direktion sollte die Stadt Regensburg prüfen, wo durch zusätzliche Pflanzungen schnellwachsender Gehölze eine weitere Lärmminderung der angrenzenden Stadtteile erreicht werden kann. Dabei sollten idealerweise auch die Minderung des Verkehrslärms auf der Strauß-Allee angestrebt werden. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 445 | Ruhe und Kleinod erhalten - kein zusätzlicher Transit-Verkehr am Grieser Spitzn | 1 | 3 |
| Der geplante Holzgartensteg und der damit verbunde Transitverkehr durch das Areal verändert den aktuellen Charakter eines ruhigen, entschleunigten Naherholungsgebiets von Spitz bis Steinerner Brücke mit hohem Wert für alle Bürger unwiederbringlich. Die gesamte Uferpromenade wid dadurch an Ruhe und Entschleunigung massiv einbüßen und somit ein großer Wert für eine Stadtgesellschaft und Stadtentwicklung verloren gehen. Der Erhalt von Frei- und Schutzräumen für Ruhe und Entschleunigung sollten in einer modernen, nachhaltigen Stadtplanung selbstverständlich sein. Daher: Verzicht auf den Brückenschlag direkt in das Naherholungsgebiet sowie auf Weiterführung und Ausbau der Verkehrswege bis Grieser Steg.<br>Wenn schon eine Brücke dann verkehrsplanerisch sinnvoll bis zur Wöhrdstraße und nicht auf Kosten eines Kleinods und Naherholungsgebiets, Ruhe und Entschleunigung des status quo bitte dringend erhalten für alle Regensburger Bürger, die dieses Areal als Ruheraum und Rückzugsort mitten in einer lebhaften Stadt und malerisch eingerahmt von Flußläufen nutzen. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Wenn eine Brücke, dann nur für Fußgänger und Radfahrer. Alles andere ist ein absolutes NoGo! | | | 0 |
| @Breloh: Die Brücke ist in der Tat als reine Fuß- und Radbrücke geplant, alles andere wäre dort baulich in dieser Form auch nicht möglich. Aber auch dieser Transitverkehr und der Neubau von asphaltierten Wegen an dieser schmalen Uferpromenade für Radfahre | | | 0 |
| Ah okay, das kann ich nachvollziehen.<br>Ich finde den Umweg über Stadtamhof an sich zumutbar.<br>Die Stadt hat es damals leider verpennt auf die Wiederherstellung des Stegs über den Europakanal zu pochen.<br>Dann wäre das ganz auch noch unproblematischer von der neuen Regenbrücke links am Busterminal vorbei und über den nicht mehr vorhandenen Steg direkt nach Stadtamhof. | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 446 | Besserer Lärmschutz Pfaffensteiner Brücke | 1 | 0 |
| Der Autobahnlärm schallt unerträglich in alle Richtungen. Hier ist ein besserer Lärmschutz bzw. ggf, Fortführung der Einhausung angebracht insbesondere wenn über ein weiteres Pfaffensteiner Tunnel nachgedacht wird. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 457 | Mehr Begrünung | 1 | 0 |
| Bäume und Sträucher hemmen Lärm...es ist im gesamten Regensburger Raum absolut nötig viel mehr zu begrünen mit Sträuchern und Bäumen.An sämtlichen Straßen sind oft nur begleitend absolut penibel gepflegte Grünstreifen mit Rasen,was völlig sinnfrei ist.noch dazu kommen dann die Laubbläser und Sauger,die wiederum Lärm verursachen..Mehr Bäume und Sträucher,Strauchhecken in die Stadt...für bessere Luft und Ruhe. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 364 | Lärm reduzieren durch Geschwindigkeitsbegrenzung und neuen Flüsterasphalt auf der Chamerstr. | 0 | 0 |
| Die Chamerstraße, als ehemalige B16, hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Zum einen wird sie als Zufahrtsstraße für die Wohngebiete an der Berlinerstr., Ostpreußenstraße und Wutzlhofen mit dem neuen Siedlungsgebiet am Sonnenhügel genutzt. Zum anderen auch häufig vom Ausweichverkehr zum Industriegebiet Haselbach. Die Achse Wal-hallaallee - Sandgasse - Aussigerstr. - Chamerstr. Wird auch immer öfter als Ausweichstrecke von Landkreisbürgern der Arbeitgeber im Osten (Conti, BMW ect) genutzt.<br>Der schon immer starke Verkehr hat sich in den letzten Jahren massiv verstärkt.<br>Erschwerend kommt hinzu, dass durch die landwirtschaftlichen Flächen links und rechts der Straße der Eindruck entsteht, dass man außerhalb der Stadt ist und deshalb die erlaub-ten 50 Km/h stetig heftig überschritten werden. Auch Überholmanöver sind hier an der Tagesordnung.<br>Der Straßenbelag ist so beschädigt, dass Busse durch die Fahrbahnlöcher ‚donnern'.<br>Von Fahrzeugen mit Anhängern, die den Grünabfallplatz ansteuern, ganz zu schweigen....<br>Eine 1. und kostengünstige Maßnahme wäre das Aufstellen eines Tempo 50 Schildes auf Höhe des Blumenladens Melzl. Ebenso ein Überholverbot Schild.<br>Eine 2. Maßnahme wäre die Ausdehnung des Zone 30 Bereiches vom Sonnenhügel bis mindestens zur Einmündung der Kötzdinger Straße. Hier muss sehr oft die Straße überquert werden, (Bushaltestelle, Schulbushaltestelle und Grünabfallplatz) was häufig zu sehr gefährlichen Situationen führt.<br>Sollte das neue Baugebiet hinter der Chamerstr. Erschlossen werden, wird der Verkehr noch mehr werden! Deshalb muss auch unbedingt die Erneuerung des Fahrbahnbelages und auch die Verkehrsführung für Fußgänger bzw Radfahrer auf der Nordseite der Chamerstr mit beplant werden um ein nachträgliches Verkehrschaos wie am Brandlberg zu verhindern. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 363 | Parkplatzsucher | 0 | 0 |
| Ein großteil des Verkehrs in der Bischof-von-Senestrey (und dem angrenzenden Viertel) entsteht durch Parkplatzsuchende Studenten. Man könnte den Lärm im Viertel (ohnehin durch Universitätsstraße belastet) reduzieren indem man die wenigen Parkplätze zu Anwohnerparkplätzen machen würde und Schilder am Quartiereingang anbringt, dass es hier keine Parkplätze gibt (ähnlich wie das z.B. in Stadtamhof gemacht wird). | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 365 | Geschwindigkeit | 0 | 0 |
| Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Universitätsstrasse könnte eine erhebliche Lärmminderung bewirken und ganz nebenbei die Strasse für Friedhofsbesucher, Fahrradfahrer (kein wirklicher Radweg), Busfahrende (keine Zebrastreifen, z.B. an der OTH) und Studenten sicherer machen. | | | |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 379 | Lärmreduzierung Lappersdorferstraße durch den Bau der Sallerner Regenbrücke | 0 | 1 |
| Seit 2012 wohnen wir in der Lappersdorferstraße. Durch das wachsende Verkehrsaufkommen erhöht sich die Lärmbelastung trotz 30 Km/h ständig. Deshalb ist der Bau der Sallerner Regenbrücke mehr als dringend erforderlich. | | | |
| Kommentare | | | Bew. |
| Mag sein, dass die Regenbrücke Entlastung bringen könnte aber irgendwie ist das ganze Konzept ein Fehlplanung. Der Verkehr in den Osten müsste schon viel weiträumiger außerhalb umgeleitet werden. | | | 0 |
| ID | Titel | Bew. | Komm. |
| 385 | Verkehr | 0 | 1 |
| Richtung BUZ - die 30-er Zone beginnt viel zu spät, m.E. müsste dies bereits vor dem Bahnübergang erfolgen; Beschilderung Kreuzung R.-Aschenbrenner-Platz ist erforderlich ebenso beide Einfahrten aus Im Ried 3; Busse fahren leer durch Burgweinting; Fahrschul LKW`s und sonstige LKW`s über 7,5 T fahren durch Burgweinting; Trotz Beschränkung fahren viele Autos zu schnell, Gefahrenstelle Einfahrt aus Im Ried Richtung Harting, Ist die Bahnschranke zu, herrscht Chaos auf der Hartinger Strasse (Hupen bei Nichtbeachtung Re vor Li....), | | | |

| Kommentare | Bew. |
|---|---|
| Unübersichtliche Verkehrsführung, Beginn 30-er Zone, Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und Nichtbeachtung Re vor Li | 0 |

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 413 | Keine lauten Fahrzeuge (Straßen-Reinigung, Baustellenfahrzeuge etc.) in engen Gassen von 22:00 - 7:00 | 0 | 0 |

Derzeit fahren immer wieder früh morgens (zwischen 5 und 6 Uhr) untertourige Fahrzeuge durch die Gassen - das Grollen/ Vibrieren verstärkt sich an den Hauswänden hoch noch mehr - selbst durch Schallschutzfenster wird man dadurch regelmäßig wach.
Reinigungs-, Baustellen- u.ä. Fahrzeuge sollten also morgens nicht vor 7:00 erlaubt sein - dies sollte auch konsequent überwacht werden.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 421 | Geschwindigkeitsgebundene grüne Welle | 0 | 0 |

Im Ausland ist mir auf stark befahrenen Straßen mit kontinuierlichem Verkehr eine durchaus sinnvolle Variante der grünen Welle begegnet. Fahren die Autos auf einer Straße mit 50 kmh bleiben die Ampeln auf grün, so lange kein Bedarf durch Querverkehr entsteht. Fährt ein Fahrzeug schneller, wird die nächste Ampel rot. Am schnellsten ist man also unter Einhaltung der Richtgeschwindigkeit +- 5%. Der Erziehungeffekt tritt schnell ein und der Fahrzeugdurchsatz bei höchstmöglicher Geschwindigkeit bei geringstmöglichem Schadstoffausstoß wird realisiert. Hinweisende Schilder erklären die Regel und wirken unterstützend.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 432 | Geschwindigkeitsbegrenzung Galgenbergstraße | 0 | 0 |

Mit beginn der Galgenbergstraße ab der Kreuzung Arcaden/Friedenstraße bis zur Kreuzung Haydnstraße/Galgenbergstr. ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in beide Richtungen mehr als überfällig. Zum einen ist die Unfallgefahr von Radfahrern, die bergab bei 50 km/h von einem Auto bei 60 km/h überholt werden, extrem groß und keine Seltenheit (mind. 1x Woche passiert hier ein Unfall). Zum anderen ist durch den regen Busverkehr und LKW-Verkehr Richtung Universität ein extrem lauter Geräuschpegel in den Morgenstunden für die Anwohner in direkter Straßenlage.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 435 | Vermeidbarer Autolärm | 0 | 0 |

Hallo zusammen,
An der Autobahnausfahrt Prüfening, fahren jeden Tag/jede Nacht Personen mit lächerlich lauten Fahrzeugen auf die Prüfeningerstraße. Auf der nächtlichen Prüfeningerstraße wird dann durchbeschleunigt und der Motor dreht bis in den roten Bereich. Eigentlich bin ich durchsus ein Autofan aber ich würde doch mehr Interesse der Polizei an solcher, ständig wiederkehrender, vorsätzlicher Lärmbelästigung erwarten. Vor allem da eine Kontrolle denkbar einfach wäre. Ich habe bis vor vier Jahren in der Goldenen Bären Straße gewohnt. Da war es eigentlich jeden Abend das gleiche. Laute, aufheulende Fahrzeuge mit viel zu hoher Geschwindigkeit in der nicht besonders breiten Keplerstraße/Fischmarkt mit vielen, oft angetrunken, Fussfängern in dem Bereich. Das hier nicht viel härter von der Polizei kontrolliert wird, finde ich mehr als fahrlässig und zeigt ein doch erschreckendes Desinteresse.
Darüber hinaus ein einfacher Weg um jede Menge Anwohnerinnen und Anwohnern, nerviges Autoposer-Getue zu ersparen.
Danke und VG
Fabi

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 435 | Vermeidbarer Autolärm | 0 | 0 |

Hallo zusammen,
An der Autobahnausfahrt Prüfening, fahren jeden Tag/jede Nacht Personen mit lächerlich lauten Fahrzeugen auf die Prüfeningerstraße. Auf der nächtlichen Prüfeningerstraße wird dann durchbeschleunigt und der Motor dreht bis in den roten Bereich. Eigentlich bin ich durchsus ein Autofan aber ich würde doch mehr Interesse der Polizei an solcher, ständig wiederkehrender, vorsätzlicher Lärmbelästigung erwarten. Vor allem da eine Kontrolle denkbar einfach wäre. Ich habe bis vor vier Jahren in der Goldenen Bären Straße gewohnt. Da war es eigentlich jeden Abend das gleiche. Laute, aufheulende Fahrzeuge mit viel zu hoher Geschwindigkeit in der nicht besonders breiten Keplerstraße/Fischmarkt mit vielen, oft angetrunken, Fussfängern in dem Bereich. Das hier nicht viel härter von der Polizei kontrolliert wird, finde ich mehr als fahrlässig und zeigt ein doch erschreckendes Desinteresse.
Darüber hinaus ein einfacher Weg um jede Menge Anwohnerinnen und Anwohnern, nerviges Autoposer-Getue zu ersparen.
Danke und VG
Fabi

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 447 | Lärmschutz Frankenstrasse | 0 | 0 |

- Flüsterasphalt
- Lärmschutz Maßnahmen
- intelligente grüne Welle...
Die Anwohner hier werden seit Jahren vergessen!

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 448 | Kontrollen | 0 | 0 |

Speziell nachts fahren über die Nibelungenbrücke, wenn nur noch wenig Verkehr zu erwarten ist, Autos und speziell Motorräder mit hoher (= hohe Drehzahl mit entsprechender Lärmentwicklung) Geschwindigkeit über die Brücke - wohl auch Kurzautorennen.
Da eine Veränderung der Straße wohl eher nicht möglich ist, so wären hier mehr Verkehrskontrollen oder auch fest montierte Geschwindigkeitsmessgeräte eine Möglichkeit, um den Lärm zu mindern.
Auch die Straße unter der Brücke auf der Nordseite - speziell vom DEZ Richtung Westen - wird gerne mit hoher Drehzahl gefahren (unter der Brücke mehr Reflektion und danach eine Kurve mit Steigung..). Hier ist eine Änderung wohl eher schwierig. Der Weg an sich Funktioniert aber wie ein Lautsprecher.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 455 | Grüne Welle Kirchmeierstr. Friedensstraße. | 0 | 0 |

Eine grüne Welle entlang Kirchmeier- und Friedensstraße würde ebenfalls Lärm vermindern, v.a. die unkoordinierte Fußgängerampel am Friedhof führt zu ständigem Stop and go

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 459 | Sallerner Regenbrücke | 0 | 0 |

Den Bau der Sallerner Regenbrücke als Maßnahme gegen Lärm zu bezeichnen finde ich krotesk. Genau durch diesen Bau würde Lärm bestenfalls verschoben werden, nämlich in Wohngebiete (südliche Ambergerstr., wo die lange Abfahrt der Brücke geplant wäre, Nordgaustr., Weißenburgstr., Landshuterstr.), da hilft auch eine Lärmschutzwand von 400m nur für die dort wohnenden Leute nur bedingt. Auf der Nibelungenbrücke würde der Verkehr laut Verkehrsgutachten deutlich steigen, in der Landshuterstr. um 21%. Der Lärm würde besonders auch dadurch steigen, dass der LKW-Verkehr in die Stadt geleitet werden würde. So eine Verkehrsplanung ist längst überholt und erhöht deutlich die Lärmbelastung der o.g. Wohngebiete mit all ihren Nebenstraßen. Vom Feinstaub mal ganz abgesehen!! Das Gesundheitsrisiko für die Bürger würde steigen.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 461 | Lärm im Park | 0 | 0 |

An immer mehr Tagen im Jahr ist ausgerechnet der Stadtpark die lauteste Lärmquelle im Viertel. Konkret ist das Stadtgartenamt seit Monaten bereits wieder nahezu täglich mit Laubbläsern und großen Laubsammelmaschinen im Einsatz. Das ist vor dem Hintergrund des gewaltigen Insektenschwundes umso ärgerlicher. Ein Ende der Aktion ist nicht in

Sicht, viele Bäume sind ja noch belaubt.
Eine Verwüstung durch das Theater braucht der Stadtpark auch nicht mehr!

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 463 | E-Mobilität 2 Räder | 0 | 0 |

Wie in China seit 15 Jahren erfolgreich umgesetzt, auch bei uns anfangen keine Mopeds mit Verbrennungsmotor in den Städten zuzulassen

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 464 | Lärmquellen reduzieren: Ausbau öffentlicher Nahverkehr - Individualverkehr reduzieren | 0 | 0 |

Die neuen Stadtmauern sind Autobahnen, Bundesstrassen und Umgehungsstrassen, die Regensburg umgeben - nahezu unüberwindbar für Mensch und Tier. Von Ihnen geht eine immense Lärmbelastung aus, Naherholungsflächen: z.b. Max Schulze Steig werden stark beeinträchtigt. Die Schutzmaßnahmen schützen leidlich vor diesem Lärm, zerschneiden und trennen die Stadt zusehens, Quartiere sind geteilt und entwertet, der Luftaustausch/Kaltluftzufuhr wird behindert. Durch den Bau der Sallerner Regenbrücke wird weiterhin und verstärkt Individualverkehr in die Stadt geführt, was weiterhin riesige Lärmschutzwände, Tunnel... zur Folge hat - Reinhausen wird zerschnitten. Der Bau der Regenbrücke ist im Jahr 2019 nicht mehr zeitgemäß - das Budget könnte dagegen langfristig sinnvoll in den Ausbau des öfflentlichen Verkehrs fließen.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 465 | Lärmquellen reduzieren: Ausbau öffentlicher Nahverkehr - Individualverkehr reduzieren | 0 | 0 |

Die neuen Stadtmauern sind Autobahnen, Bundesstrassen und Umgehungsstrassen, die Regensburg umgeben - nahezu unüberwindbar für Mensch und Tier. Von Ihnen geht eine immense Lärmbelastung aus, Naherholungsflächen: z.b. Max Schulze Steig werden stark beeinträchtigt. Die Schutzmaßnahmen schützen leidlich vor diesem Lärm, zerschneiden und trennen die Stadt zusehens, Quartiere sind geteilt und entwertet, der Luftaustausch/Kaltluftzufuhr wird behindert. Durch den Bau der Sallerner Regenbrücke wird weiterhin und verstärkt Individualverkehr in die Stadt geführt, was weiterhin riesige Lärmschutzwände, Tunnel... zur Folge hat - Reinhausen wird zerschnitten. Der Bau der Regenbrücke ist im Jahr 2019 nicht mehr zeitgemäß - das Budget könnte dagegen langfristig sinnvoll in den Ausbau des öfflentlichen Verkehrs fließen.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 466 | Verlegung Busterminal in Bäckerstraße | 0 | 0 |

In dieser Masse waren die Reisebusse bei Planung des Busterminals Am Protzenweiher sicher nicht absehbar. Der Zustand heute ist als Anwohner allerdings nicht mehr tragbar. Vorschlag: Busse halten und parken auf dem bereits bestehenden Halt in der Bäckerstraße. Die Reisenden werden die 500m zusätzlich nicht umbringen. Das heutige Busterminal

kann in einen Ort für einen Wochenmarkt oder Ähnliches umgewandelt werden.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 467 | Gesamtpaket für ganz Regensburg | 0 | 0 |

Eine Fahrbahn mit Flüsterasphalt zu erneuern, ohne dass eine Sanierungsbedürftigkeit der Fahrbahn vorliegt, scheint mir eine Maßnahme mit schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu sein. Ich habe auch gehört, dass die schallmindernde Wirkung von solchen Flüsterbelägen mit der Zeit wieder abnimmt und verschwindet. Da bin ich aber kein Experte, ich bitte einfach nur darum, diese Maßnahme sorgfältig zu recherchieren und abzuwägen.
Auch eine teure Straßen-Einhausung ist für mich eher die letzte zu erwägende Maßnahme, wenn sonst nichts mehr hilft.

Ich würde es bevorzugen, wenn man zu allererst preisgünstige Maßnahmen mit hohem Wirkungsgrad ergreift:
- Geschwindigkeitsbegrenzungen verschärfen - wie im Lärmaktionsplan bereits vorgeschlagen, aber gerne noch darüber hinaus an vielen Stellen auch tagsüber
- da es leider so ist, dass in Regensburg fast alle KFZ das jeweils geltende Tempolimit NICHT einhalten, sofern der Verkehrsfluss es hergibt, benötigen wir für mehr Lärmschutz dringend und dauerhaft sehr viel mehr Geschwindigkeitskontrollen.
- außerdem müsste endlich mal etwas Effektives gegen den unglaublichen Lärm unternommen werden, den manche pubertierende Jungs mit den "kaputten" Auspüffen ihrer Poser-Autos machen. Nach meinem subjektiven Empfinden verstärkt dieses rücksichtslose Verhalten den gefühlten Verkehrslärm in Regensburg auf mindestens das Doppelte. Würde dieser Angeber-Lärm wegfallen, könnten wir uns wahrscheinlich einen Teil der teuren Lärmschutzmaßnahmen sparen. Gleiches gilt übrigens für die meistens viel zu lauten Motorräder. Die Stadt Regensburg sollte alle Möglichkeiten ausschöpfen, "Poser"-Fahrzeuge und laute Motorräder aus dem Verkehr zu ziehen und zusätzlich ihren bundespolitischen Einfluss (Städtetag) dafür nutzen, dass diese Fahrzeuge generell nicht mehr zugelassen werden.
- eine weitere hilfreiche Sache wäre die Förderung des Radverkehrs durch zwei preiswerte Maßnahmen: zum Einen die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (zur Begründung siehe mein Kommentar zur Maßnahme Augsburger Straße), zum Anderen sollte man zwei oder drei Trupps Straßenarbeiter dauerhaft damit betrauen, die vielen Bodenunebenheiten in den Radwegen und den für den Radverkehr nicht gesperrten KFZ-Fahrbahnen zu beheben. Diese Bodenunebenheiten sind für den Radverkehr nicht nur sehr unangenehm sondern auch behindernd. Sie führen meiner Meinung nach dazu, dass weniger Menschen mit dem Rad fahren als es eigentlich sein könnte. Gezieltes Beheben der schlimmsten Holperstellen könnte vielleicht mehr Leute dazu bringen, ihre täglichen Fahrten und ihre Einkäufe mit dem Rad zu erledigen (weil das Radfahren dann nicht mehr so auf die Gelenke und die Wirbelsäule geht und dann auch endlich der Einkauf zuverlässig heil zuhause ankommt). Wie Sie in Ihrem Lärmreduzierungskonzept so schön schreiben: das Entfernen von Bodenunebenheiten führt zu einer Lärmreduzierung ...
Darüber hinaus müsste man aber auch Maßnahmen ergreifen, die nicht ganz so billig zu haben sind:
- Förderung des Radverkehrs durch Bau von Fahrrad- und Fußwegbrücken, fehlenden Wegebeziehungen, Fahrradparkhäusern und Schnell-Radwegen
- endlich mal eine ordentliche Wegweiser-Beschilderung für den Radverkehr, in Anlehnung an das, was man für den KFZ-Verkehr baut, mit fahrradspezifischen Ergänzungen
- Förderung des ÖPNV durch niedrigere Preise sowie mehr und enger getaktete Verbindungen, auch in den Landkreis hinein
- Lärmreduzierung bei den Bussen durch leisere Motoren/Abgasanlagen
Und noch ein Thema, das derzeit noch Zukunftsmusik ist, ich möchte es aber zur Sicherheit trotzdem noch ansprechen:
Keine Lufttaxis und Lieferdrohnen!
Ich weiß nicht, welchen Einfluss eine Kommune auf die Nutzung von Hubschraubern und Drohnen über dem Stadtgebiet hat. Es scheint mir aber offensichtlich, dass die Förderung dieser “Verkehrsmittel” nicht im Interesse der Bürgerinnen und Bürger sein kann. Alle wissen doch, wie laut ein Hubschrauber ist, wie viel Staub er aufwirbelt und dass der Sprit-

verbrauch enorm ist. Und die meisten Menschen wissen auch, welch unangenehmes, lautes und nerviges Geräusch kleine Drohnen machen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass elektrisch betriebene Fluggeräte hier so viel besser abschneiden, dass ihr Geräusch nicht mehr als störend empfunden wird. Es ist ja auch so, dass sich der Schall von Fluggeräten erheblich weiter ausbreiten kann als der Schall von Bodenfahrzeugen. Ein einziges Flugtaxi würde auf seiner Strecke mehrere Stadtteile beschallen und dabei die Gesundheit tausender Menschen beeinträchtigen.
Darüber hinaus entsteht durch das Überfliegen von Menschen, Häusern, Grundstücken, Straßen und Plätzen ein gewaltiges Datenschutzproblem. Autonom fliegende Fluggeräte müssen eine Fülle von Informationen über die überflogenen Straßenzüge und Grundstücke, eben über ihre ganze Umgebung sammeln und diese wohl auch an zentrale Rechner weitergeben. Man müsste sich also jedes Mal beobachtet fühlen, wenn man überflogen wird. Selbst die nicht autonomen Fluggeräte bieten nicht die Sicherheit, dass sie keine Daten über uns aufzeichnen - wir können ja nicht sehen, ob die eine Kamera an Bord haben. Und wir können nicht wissen, welcher große Internetkonzern mal wieder auf die Idee kommt, unter Ausnutzung des gerade noch Erlaubten Daten von Flugtaxi- und Drohnenkameras zu verwenden um Sie an Geschäftspartner zu verkaufen, die diese Daten im Rahmen ihrer “berechtigten wirtschaftlichen Interessen” verwenden, um uns noch zielgerichteter mit Werbung zu versorgen oder Dinge zu tun, auf die wir heute noch gar nicht kommen.
Man könnte also salopp ausgedrückt sagen: diese Fluggeräte würden gewaltig nerven. Deshalb sollten die Stadt Regensburg sich auf kommunaler Ebene und auch überregional (kommunale Spitzenverbände) dafür einsetzen, das Flugtaxis und Lieferdrohnen nicht nur keine Förderung erhalten sondern schlichtweg verboten werden. Ausnahmen darf es nur in wenigen Sonderfällen geben, z.B. für hoheitliche Aufgaben, Rettungsdienste, Feuerwehr, etc. oder z.B. die Lieferung von Transplantationsorganen.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| 403 | Konsequente Kontrolle von Tempo 30 Zonen | 0 | 0 |

Tempo 30 Zone... was ist das???
Meine Erfahrung beim täglichen Radln durch zahlreiche Tempo 30 Zonen
D.h. mehr Risiko v.a. für Fahrradfahrer und Fußgänger und mehr Lärmbelästigung
Eine konsequente Kontrolle ist unerlässlich für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr und rücksichtsvolles Zusammenleben

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| Brief | Nordgaustraße | 0 | 0 |

Seit dem Bau Odessa Ring hört man die Geräusche (Lärm) vor allem am frühen Morgen ab 3:30 Uhr vermehrt die Güterzüge und später den Berufsverkehr ganztags, über die Walhalla Alle Richtung Nordgaustraße.

Bei der freien Fläche Toom und Eckhaus Donaustauferstr. zu den Wohngebäuden Pappenheimstr., zieht sich der Infraschall wie ein Sog zu dem Wohngebiet.

Dieser Infraschall der immer zu hören ist, macht auf die Dauer krank. Es wäre eine Lärmschutzmauer (-Wall) in diesem Bereich (freie Fläche Nordgaustraße) nötig.

| ID | Titel | Bew. | Komm. |
|---|---|---|---|
| Brief | Ziegetsdorfer Straße | 0 | 0 |

Die Ziegetsdorfer Straße ist Tempo 30. Leider nur Zone und deshalb ist an der Straße nach der Kreuzung Schwalbenneststraße kein neues Tempo 30 Schild und auf der Straße ist kein Dreißig aufgemalt. Also wird ab Schwalbenneststr. gefahren was das Zeug hält. Das ganze ließe es nach meiner Sicht nur abstellen, wenn sogenannte Starenkästen aufgestellt werden und zwar mehrere unterschiedlich bestückt.

Ich habe des Öfteren beobachtet, da fahren Autos in erhöhtem Tempo durch die Straße und stoppen, bzw. bremsen vor der Blitzerstelle ab und weiter geht es im Eiltempo. Besonders belastend ist der Verkehr am Feierabend besonders am Freitag. Am Wochenende genießen die Autofahrer ohnehin Narrenfreiheit. Nur mit Geld und Pünktlein lassen sich Autofahrer erziehen. Schnellfahrer stoßen ja auch mehr Schadstoffe aus. Ich wäre für Erleichterung dankbar, es ist doch eine Wohnstraße.

Noch ein Problem. Die Verbindungsstraße zwischen Ziegetsdorferstr. und Blindeninstitut ist des Öfteren dermaßen zugeparkt, dass gerade ich mit meinem kleinen Auto durchkomme. Ein Sanka und Feuerwehrauto hat da keine Chance. Im Notfall zurückfahren und Kurve fahren, danach ist der Patient tot und das Haus abgebrannt.