

Infoveranstaltung zum Lärmaktionsplan in Ludwigsburg - Sie sind gefragt!

15. Juli 2014, Kulturzentrum

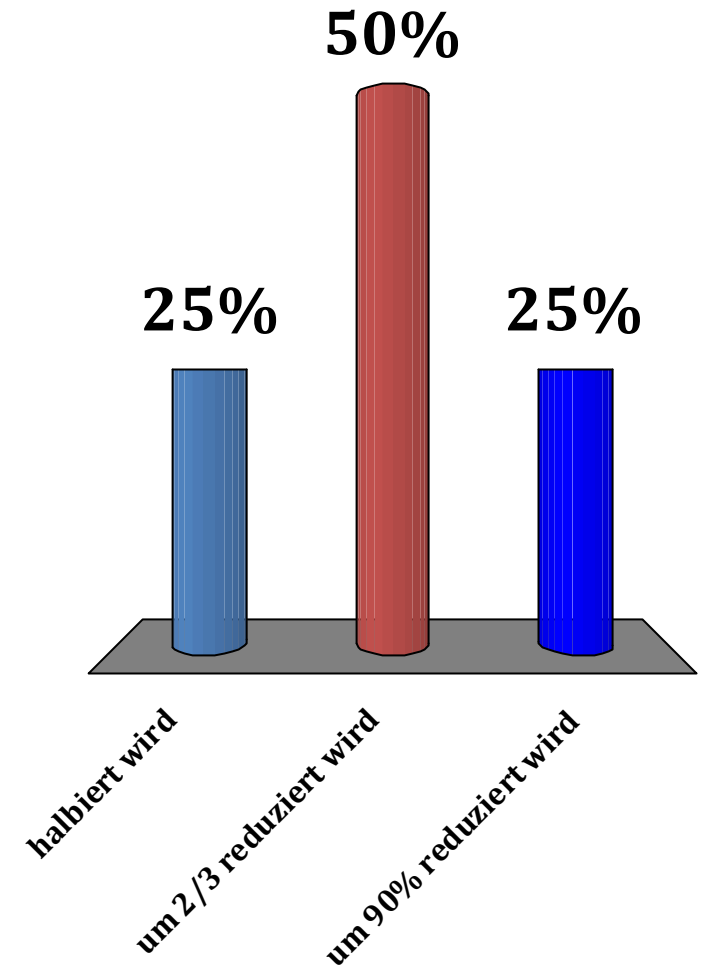
1. Schätzfragen:

Testen Sie sich selbst.

Die Lösung wird Ihnen jeweils in der nachfolgenden Folie gezeigt.

Der Verkehrslärm in einer Straße halbiert sich, wenn der Autoverkehr...

- A. halbiert wird
- B. um 2/3 reduziert wird
- C. um 90% reduziert wird

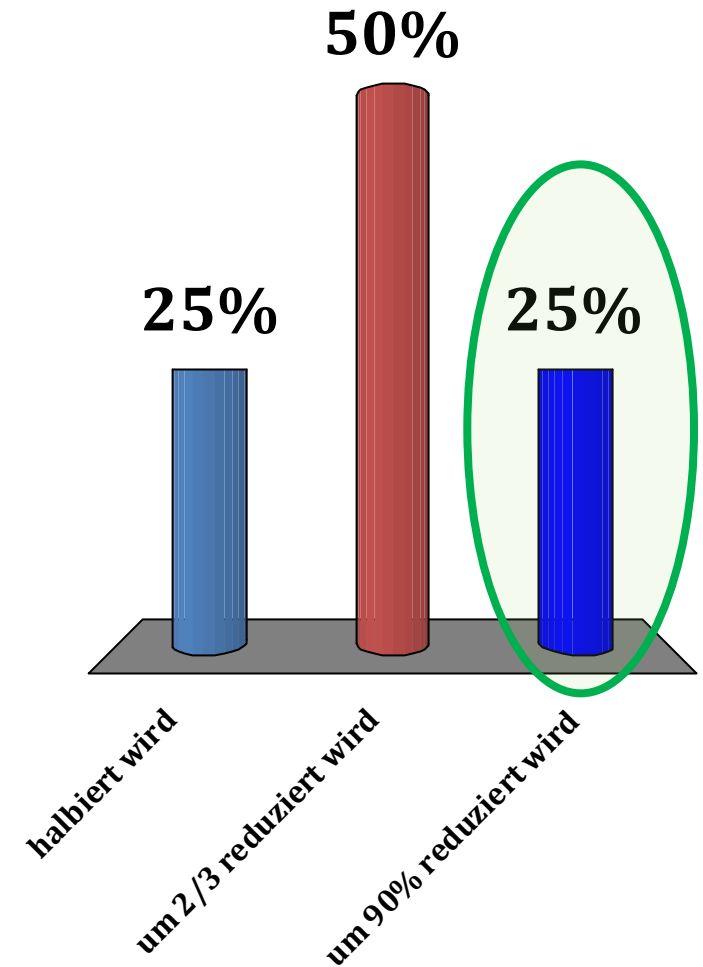


Der Verkehrslärm in einer Straße halbiert sich, wenn der Autoverkehr...

Lösung C ist richtig:

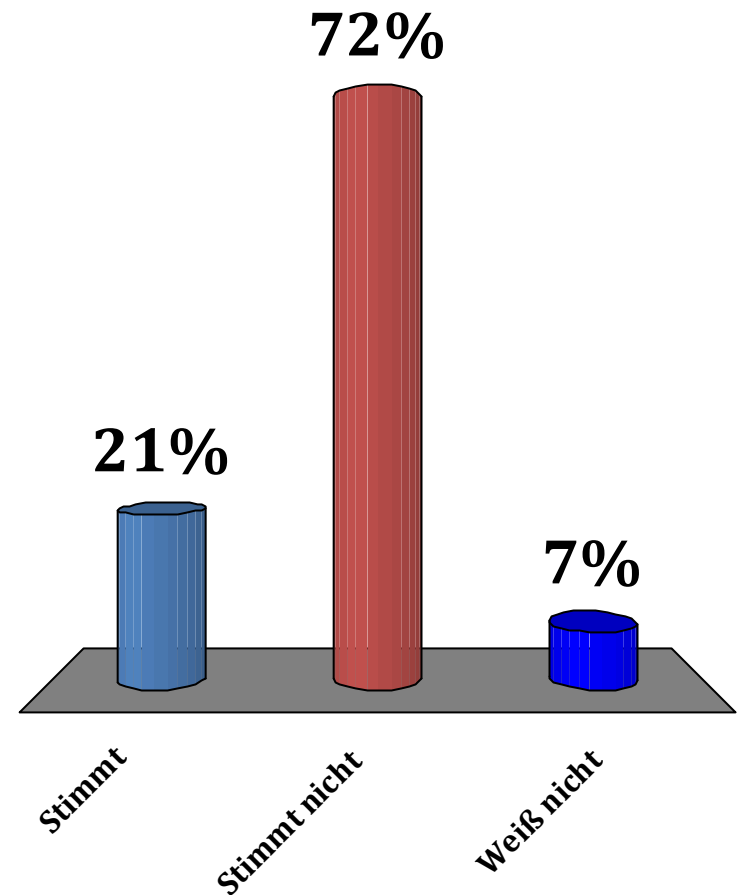
Tatsächlich muss der Verkehr um 90% reduziert werden, wenn eine Pegelminderung um 10 dB(A) erreicht werden soll, die einer Halbierung des wahrgenommenen Verkehrslärms entspricht.

Dieser Wert ist theoretisch, da andere Faktoren schon früher für eine deutlich empfundene Verbesserung sorgen können, z. B. bessere Querungsmöglichkeiten und flüssigerer Verkehr.



„Tempo 30 bringt nichts, weil die Fahrzeuge dann länger unterwegs und damit länger zu hören sind.“

- A. Stimmt
- B. Stimmt nicht
- C. Weiß nicht

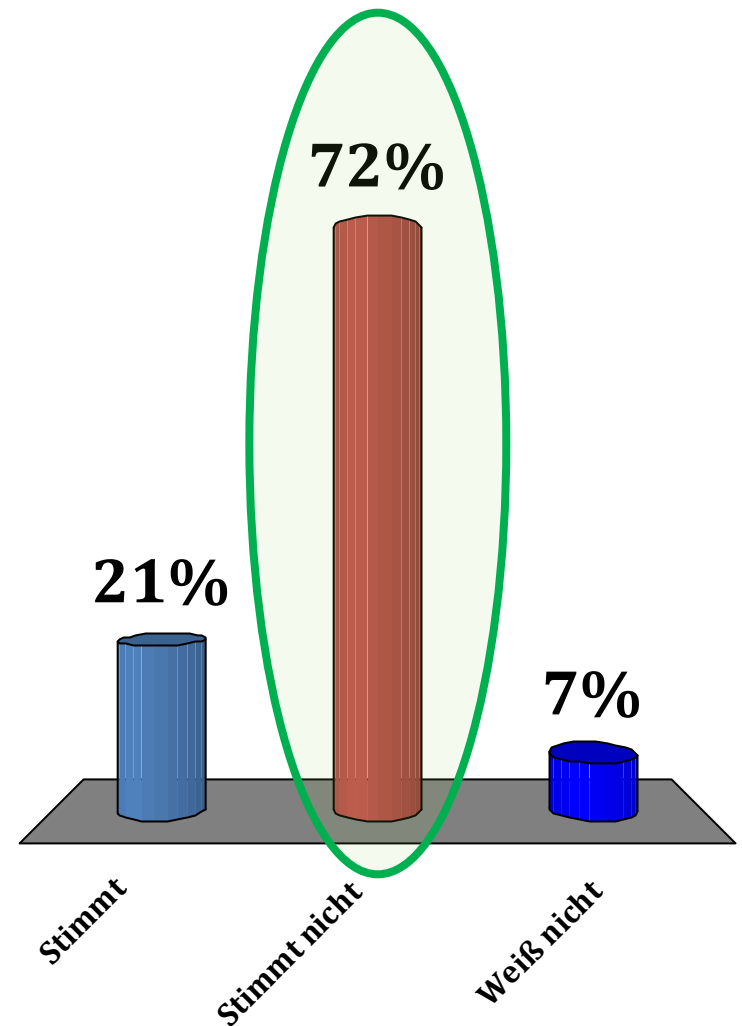


„Tempo 30 bringt nichts, weil die Fahrzeuge dann länger unterwegs und damit länger zu hören sind.“

Diese Aussage würde nur stimmen, wenn die Fahrzeuggeräusche nur aus Motorgeräuschen bestehen würden.

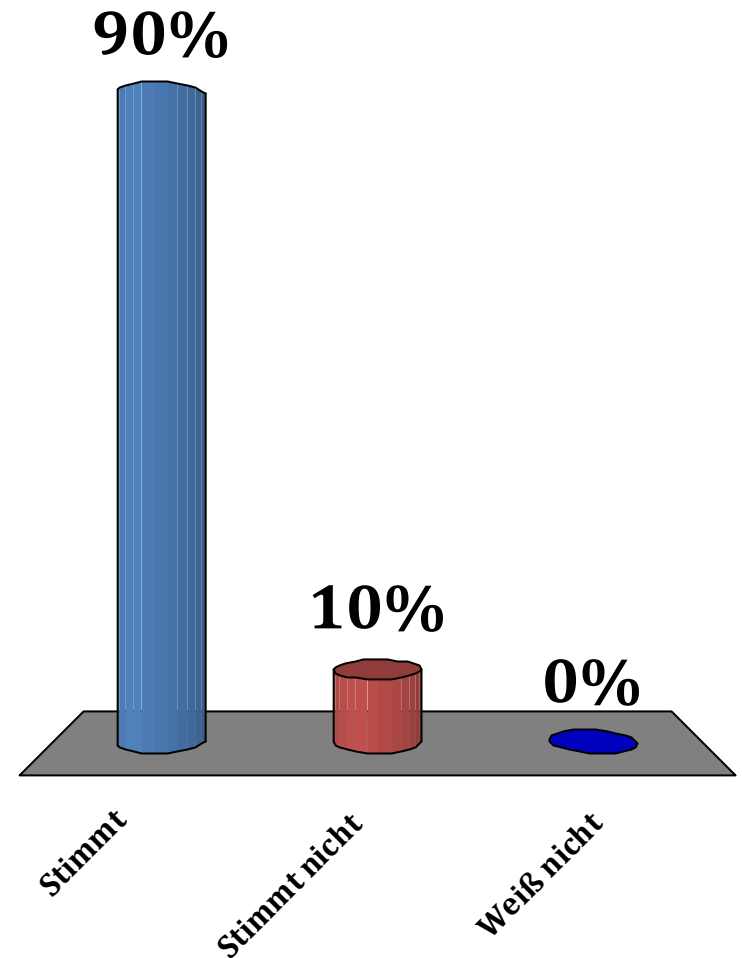
Tatsächlich nehmen die Rollgeräusche aber mit zunehmender Geschwindigkeit stärker zu als die Motorgeräusche.

Natürlich spielt auch die Wahl des Ganges eine wichtige Rolle: Hier haben Sie es selbst in der Hand, durch vorausschauende, möglichst niedertourige und stetige Fahrweise einen Beitrag zu Lärmschutz und Luftreinhaltung zu leisten.



„Eine spürbare Lärminderung ab ca. 3 dB(A) lässt sich durch lärmarmen Fahrbahnbelag erreichen.“

- A. Stimmt
- B. Stimmt nicht
- C. Weiß nicht



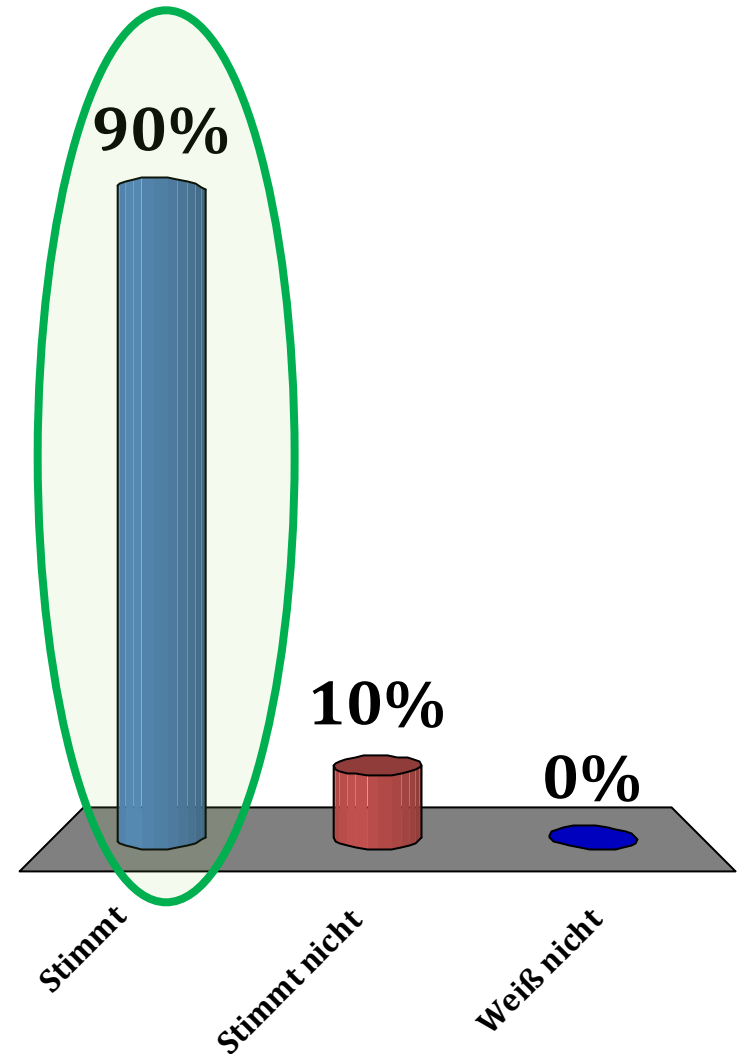
„Eine spürbare Lärminderung ab ca. 3 dB(A) lässt sich durch lärmarmen Fahrbahnbelag erreichen.“

A. Stimmt

Minderungen von 3 bis 5 dB(A) sind in einer Straße möglich. Die Rollgeräusche werden sogar noch stärker reduziert, aber in der Summe verringert der verbleibende Motorlärm den Effekt.

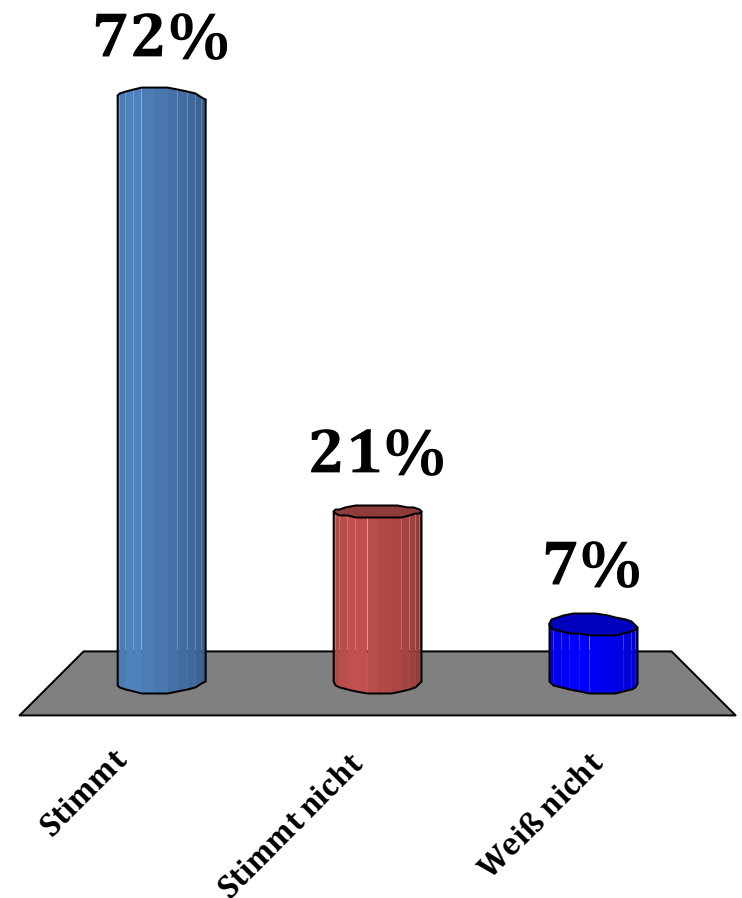
Bei Lkw ist der Effekt des sogenannten Lärmoptimierten Asphalts (LOA) allerdings deutlich geringer.

Übrigens verbaut die Stadt Ludwigsburg seit vielen Jahren modernen Splitt-Mastix-Asphalt, dessen Lärminderung ebenfalls gegenüber alten Belägen schon um 2 dB(A) niedriger liegt.



„Eine spürbare Lärminderung ab ca. 3 dB(A) lässt sich durch Halbieren des Lkw-Anteils (von 10 auf 5%) erreichen.“

- A. Stimmt
- B. Stimmt nicht
- C. Weiß nicht

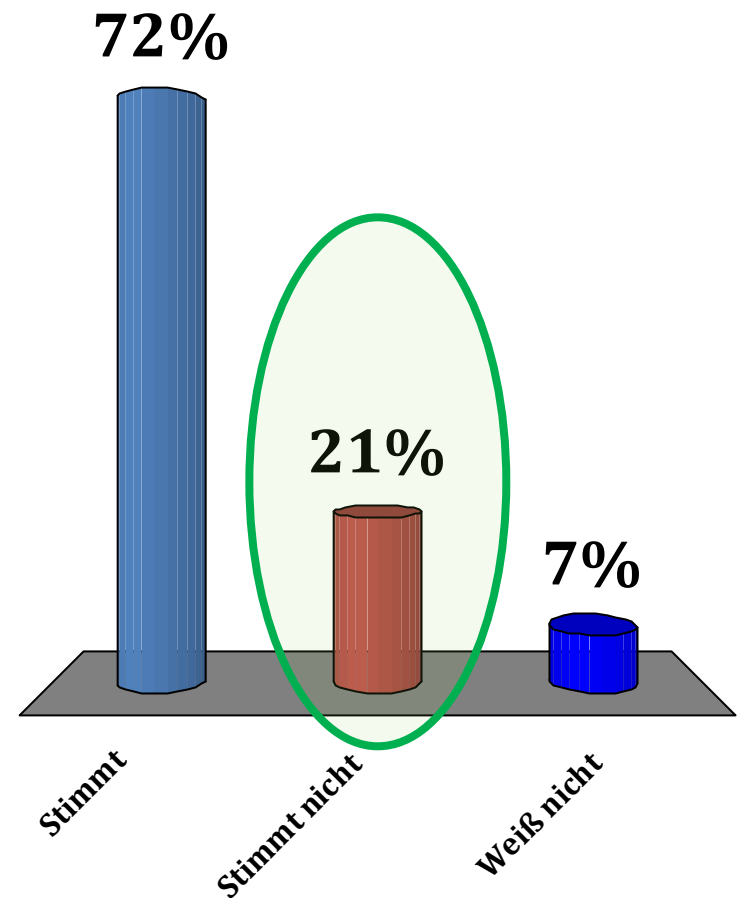


„Eine spürbare Lärminderung ab ca. 3 dB(A) lässt sich durch Halbieren des Lkw-Anteils (von 10 auf 5%) erreichen.“

Stimmt nicht: „B“

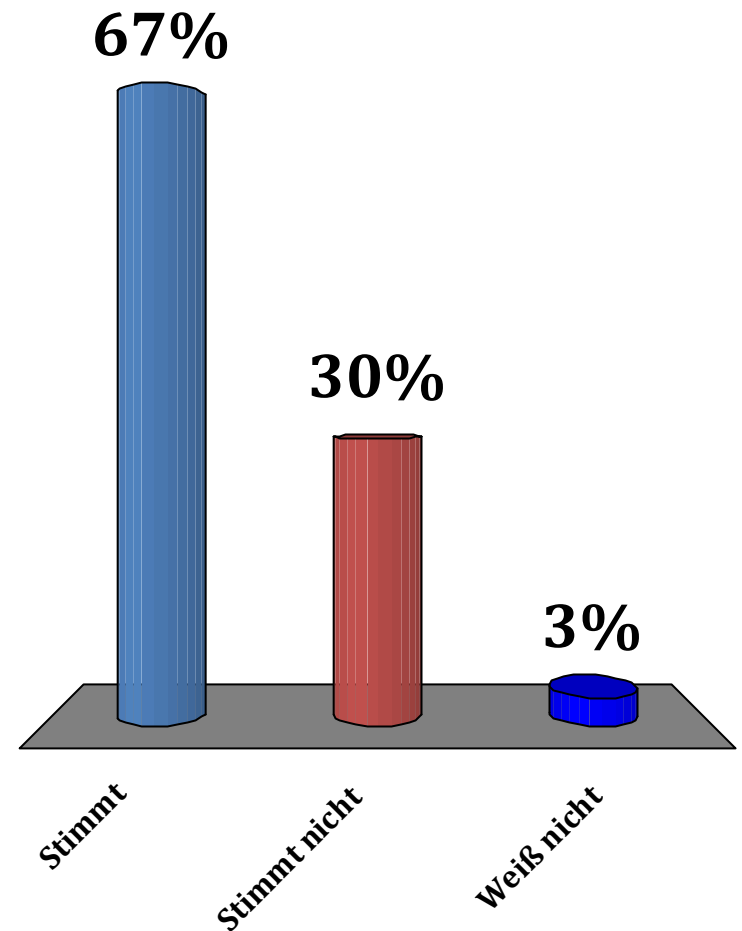
Des Gesamtverkehr müsste entsprechend halbiert werden.

Nur die Halbierung des Lkw-Anteils bringt knapp 2 dB(A).



„Tempo 30 statt Tempo 50 bedeutet stets eine Verbesserung für die Luftreinhaltung, sofern ein stetiger Verkehrsfluss gewährleistet ist.“

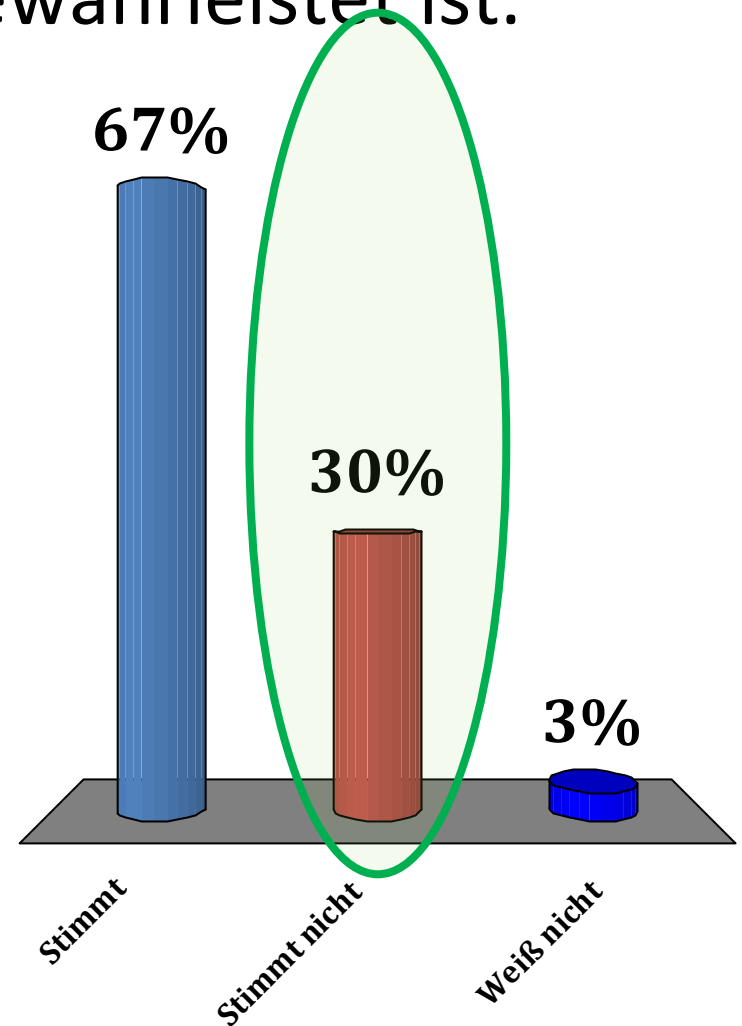
- A. Stimmt
- B. Stimmt nicht
- C. Weiß nicht



„Tempo 30 statt Tempo 50 bedeutet stets eine Verbesserung für die Luftreinhaltung, sofern ein stetiger Verkehrsfluss gewährleistet ist.“

Stimmt so absolut nicht „B“: Es kommt auf den betrachteten Schadstoff an:

- Der Motor läuft auf der gleichen Strecke bei Tempo 30 länger als bei Tempo 50: Es können je nach Steigung oder Gefälle etwas mehr oder weniger Stickoxide (NO_x) und Feinstäube entstehen.
- In vielen Fällen sinkt jedoch die Feinstaubbelastung, weil bei geringerer Geschwindigkeit deutlich weniger aufgewirbelt wird.
- In der Realität hängt es letztlich von der Qualität des Verkehrsflusses bei Tempo 30 oder 50 ab: Tendenziell enden die energieaufwändigen Beschleunigungsphasen bei Tempo 30 früher oder Bremsvorgänge fallen kürzer aus, was in den meisten Fällen tatsächlich zu Verbesserungen führt.



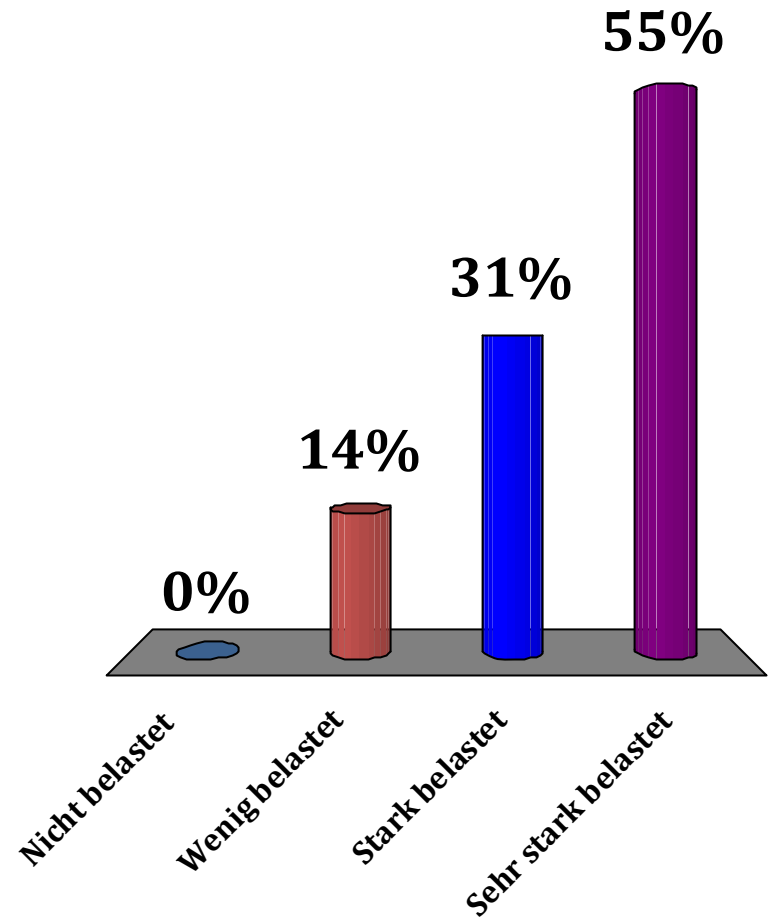
2. Fragen zur persönlichen Betroffenheit

Die nächsten Fragen zeigen die Betroffenheit der Teilnehmer der Bürgerversammlung am 15.07.2014.

Sie spiegeln kein repräsentatives Gesamtbild der Bevölkerung in Ludwigsburg, sondern in erste Linie die Einschätzungen und Meinungen besonders stark vom Straßenverkehrslärm betroffener. Insgesamt beteiligten sich etwa dreißig Personen.

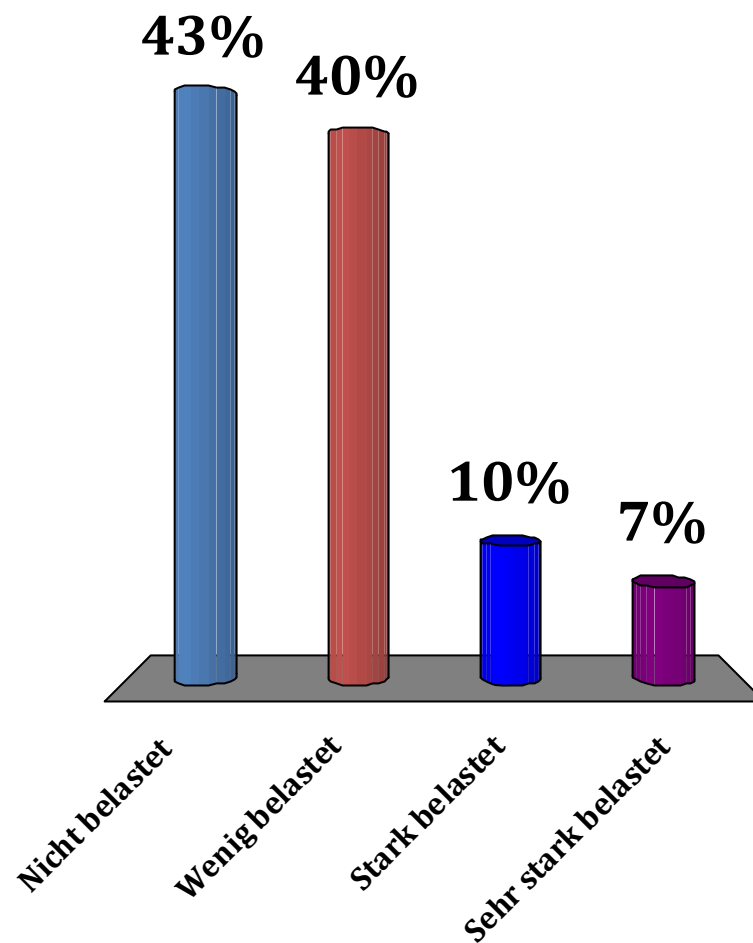
Vom **Straßenverkehrslärm** fühle ich mich

- A. Nicht belastet
- B. Wenig belastet
- C. Stark belastet
- D. Sehr stark belastet



Vom **Schiene**nverkehrslärm fühle ich mich

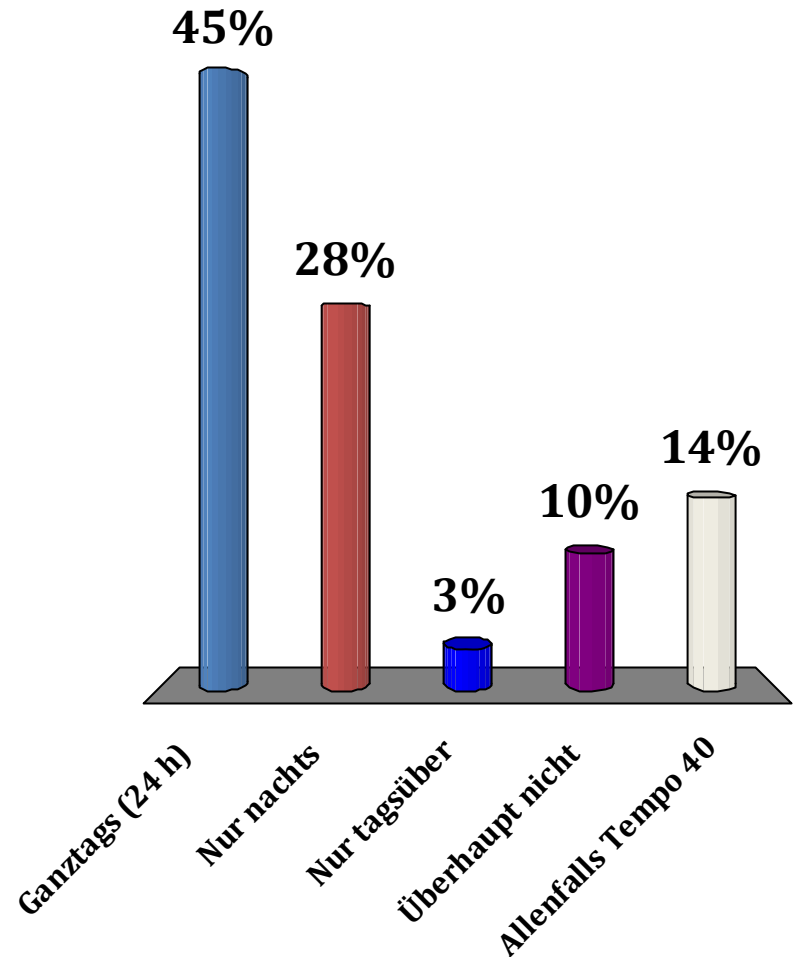
- A. Nicht belastet
- B. Wenig belastet
- C. Stark belastet
- D. Sehr stark belastet



3. Ihre Meinung zu bestimmten Maßnahmen

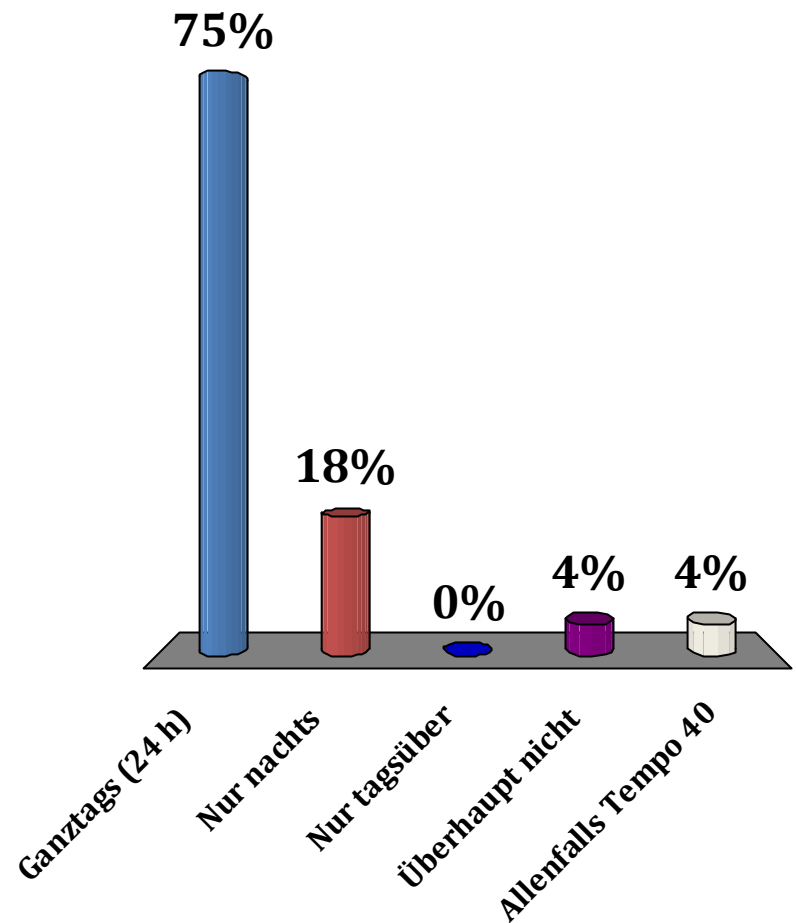
Tempo 30 auf bestimmten Abschnitten der B 27 kann ich mir, im Rahmen eines abgestimmten, Konzeptes vorstellen

- A. Ganztags (24 h)
- B. Nur nachts
- C. Nur tagsüber
- D. Überhaupt nicht
- E. Allenfalls Tempo 40



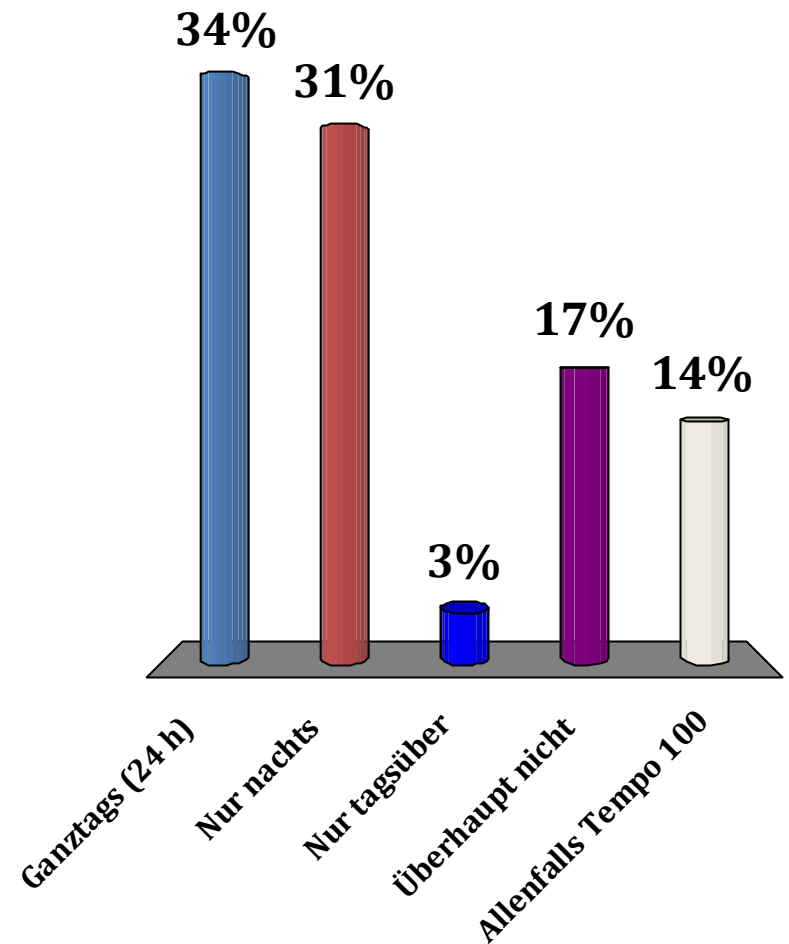
Tempo 30 auf Zwei-Streifen-Straßen im Hauptnetz (z.B. Bottwartalstraße, Aldinger Straße) kann ich mir vorstellen

- A. Ganztags (24 h)
- B. Nur nachts
- C. Nur tagsüber
- D. Überhaupt nicht
- E. Allenfalls Tempo 40



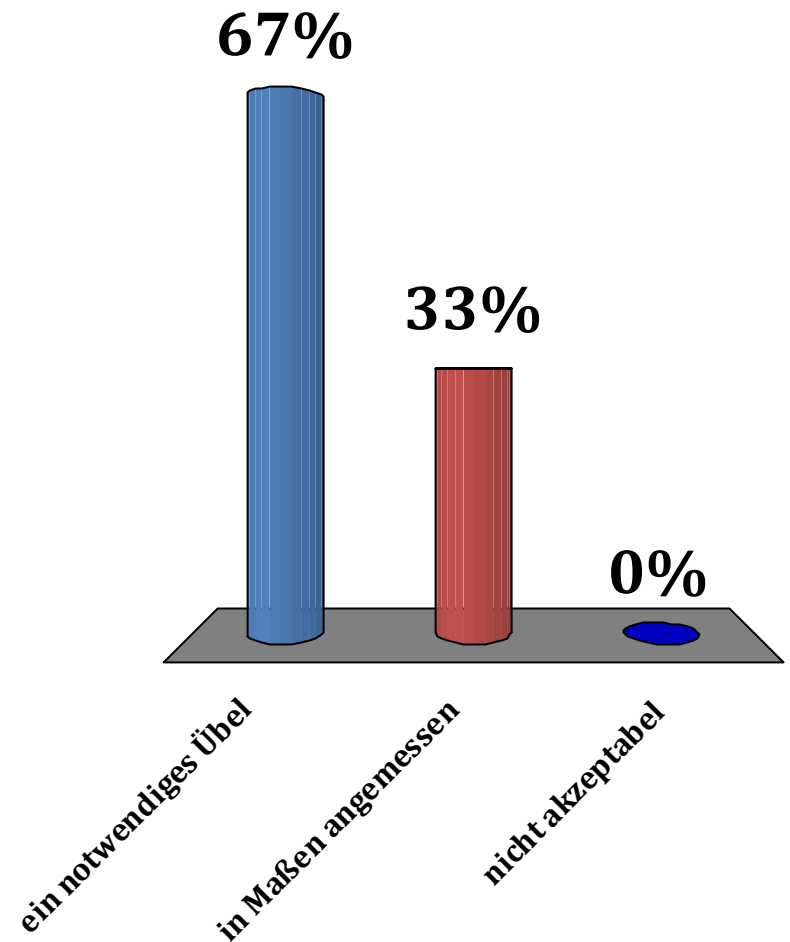
Tempo 80 auf der Autobahn (solange kein lärmoptimierter Asphalt vorhanden ist) kann ich mir vorstellen

- A. Ganztags (24 h)
- B. Nur nachts
- C. Nur tagsüber
- D. Überhaupt nicht
- E. Allenfalls Tempo 100



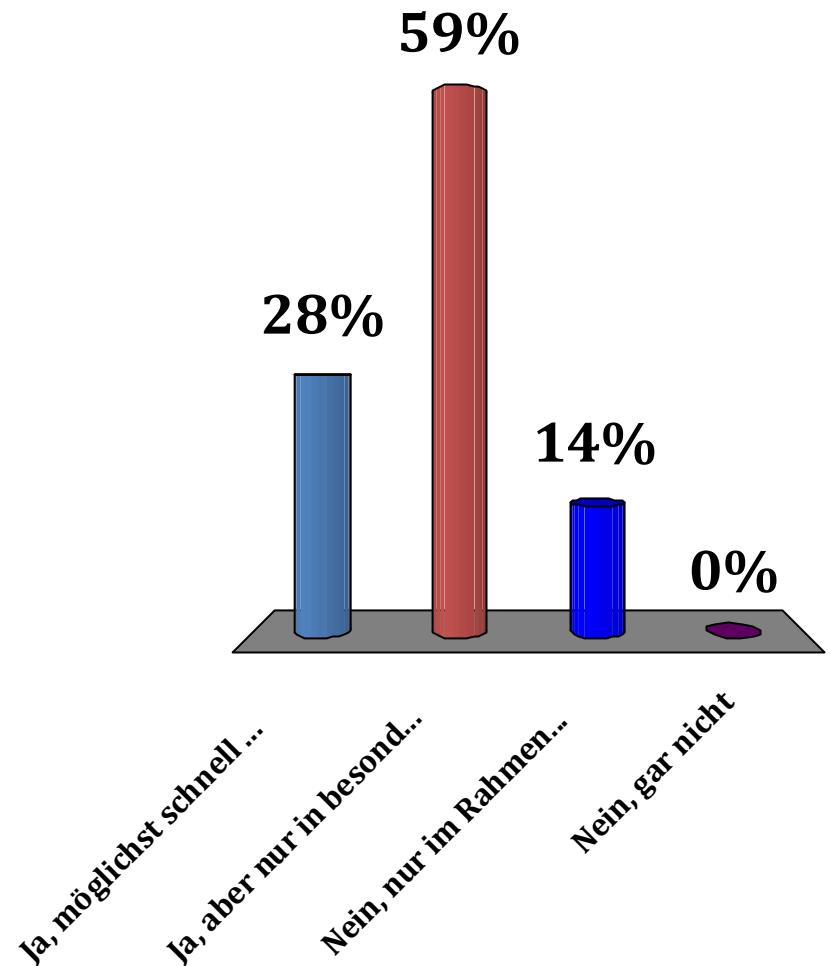
Intensiviere Verkehrskontrollen zum Zwecke des Lärmschutzes sind...

- A. ein notwendiges Übel
- B. in Maßen angemessen
- C. nicht akzeptabel



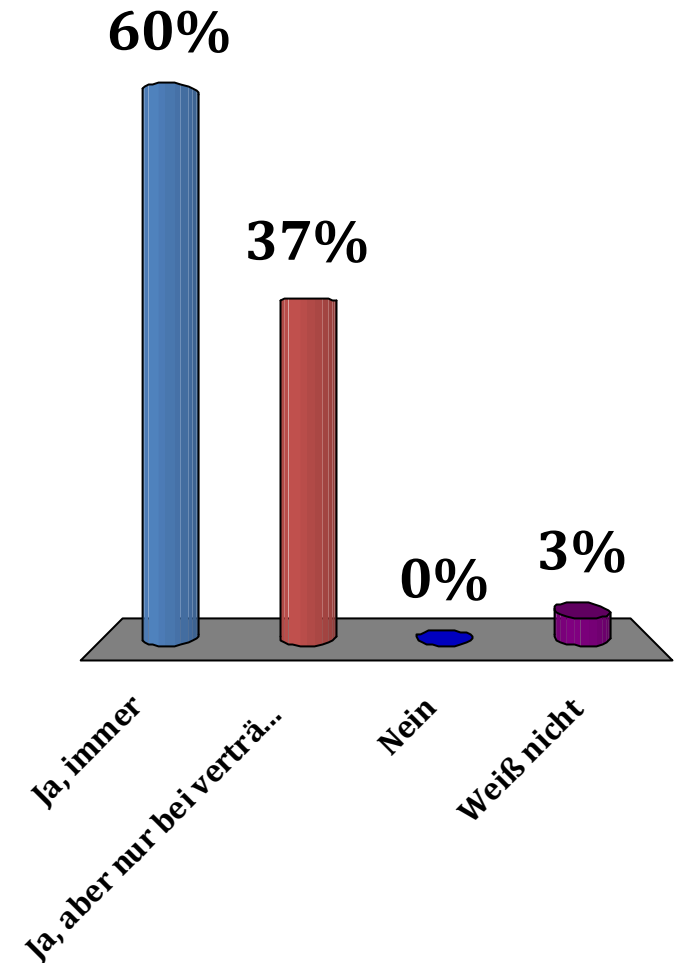
Lärmoptimierter Asphalt ist teuer und hat ggf. eine kürzere Haltbarkeit. Sollte er auch außerhalb von Straßensanierungen eingebaut werden?

- A. Ja, möglichst schnell und umfassend
- B. Ja, aber nur in besonderen Schwerpunkten
- C. Nein, nur im Rahmen normaler Straßensanierungen
- D. Nein, gar nicht



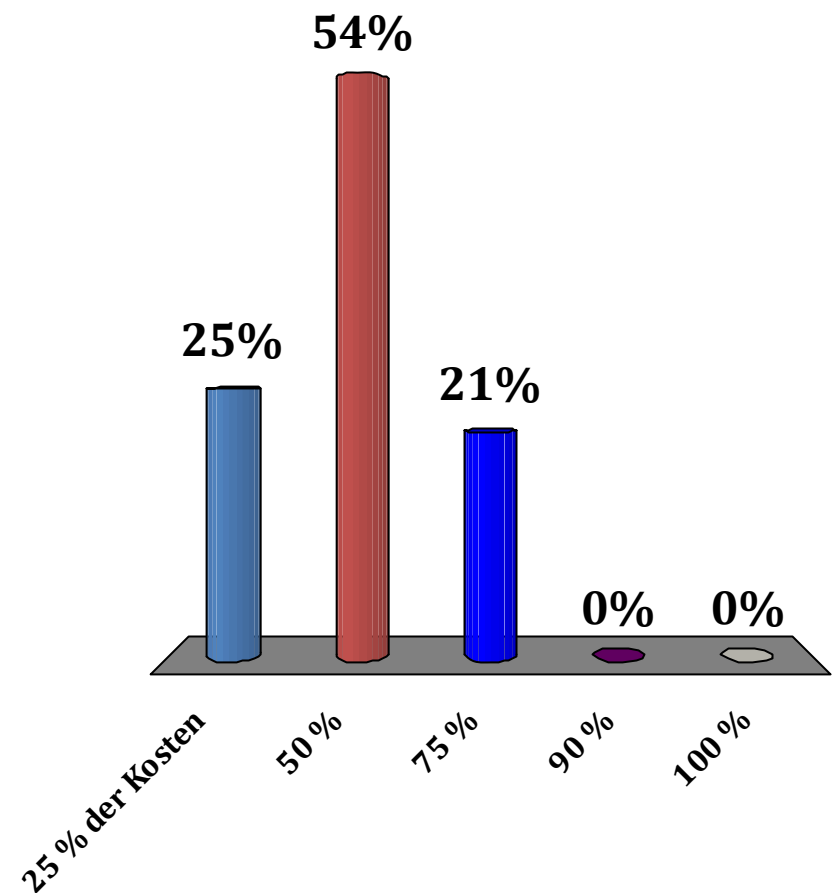
Die Stadt sollte sich auch dann für Lkw-Durchfahrtsverbote in Lärmschwerpunkten einsetzen, wenn es zu Umwegen für die Lkw führt

- A. Ja, immer
- B. Ja, aber nur bei verträglichen Alternativstrecken (kein St. Florian-Prinzip)
- C. Nein
- D. Weiß nicht



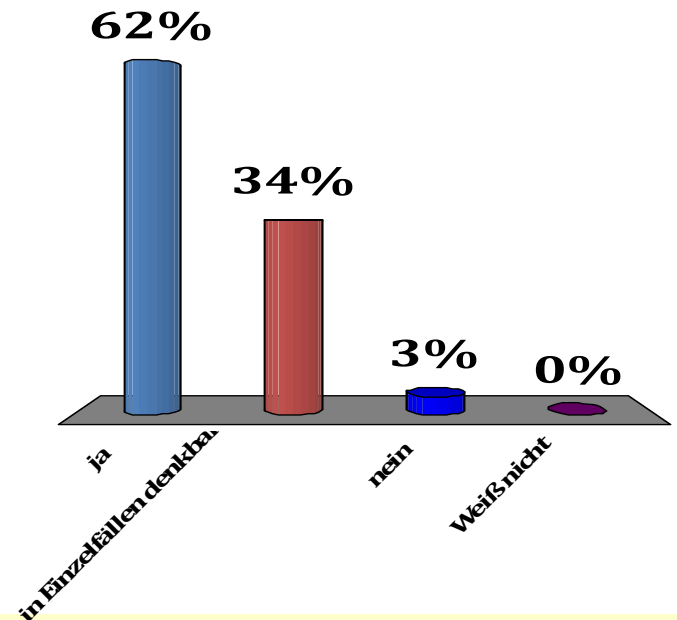
An einem Lärmschutzfenster-Programm beteilige ich mich nur, wenn mindestens bezuschusst werden:

- A. 25 % der Kosten
- B. 50 %
- C. 75 %
- D. 90 %
- E. 100 %



Konzepte zur Förderung alternativer Verkehrsmittelnutzung (z.B. mehr Busspuren, Radwegebau, kürzere Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer) sollten mit Priorität weiterverfolgt werden – auch wenn das zeitweilig zu Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs führen kann

- A. ja
- B. in Einzelfällen denkbar
- C. nein
- D. Weiß nicht



Welche Maßnahmen halten Sie am Besten geeignet, um Lärmprobleme zu reduzieren (Bitte drei Maßnahmen auswählen)

- A. Citylogistik
- B. Restriktives Parkraummanagement
- C. Radverkehrskonzept
- D. Buslinien-Optimierung
- E. Stadtbahn
- F. E-Fahrzeuge
- G. Entlastungsstraßen
- H. Informationstechnologie
(multimodale Verknüpfung,
Ampelsteuerung)
- I. Mobilitätsberatung und Förderung
von Maßnahmen in Betrieben
- J. Fahrverbote und Verkehrslenkung

