

# Wenn Sie mit der Südumfahrung um Neuses, Niederndorf und Hauptendorf in der jetzigen Planung nicht einverstanden sind, dann bereiten Sie eine Einwendung vor.

**Die Einwendungen können ab der Veröffentlichung des Planfeststellungsverfahrens eingereicht werden.**

## Allgemeine Information:

Alle betroffenen Personen, auch Kinder und Bewohner aus anderen Gemeinden haben das Recht, die Einwendung gegen das Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Mittelfranken einzureichen. Die Betroffenheit ist auch gegeben, wenn die bisherigen eigenen Aktivitäten durch die Planung behindert werden.

Wichtige Hinweise sind:

Wie ist das Rechtsverhältnis des Einwenders an dem betroffenen Grundstück, Gebäude etc.? (Besteht ein Eigentumsrecht, Pachtrecht, Mietrecht?)

Bitte jetzt die Nutzung von Grundstücken, Gebäuden, Wohnungen etc. genau beschreiben

- z. B. bei Gewerbebetrieb: Über welche Flächen, Baulichkeiten etc. verfügt der Betrieb? Seit wann existiert der Betrieb, wie viele Beschäftigte gibt es, was wird genau produziert oder verarbeitet?

- z. B. bei Wohnnutzungen: Wer bewohnt das Haus oder die Wohnung und seit wann ist dies der Fall? Wie werden Freiflächen (Balkone, Terrassen, Garten) genutzt?

Welche nachteiligen Beeinträchtigungen eigener Belange werden durch die Planung befürchtet? Hier müsste das Planungsvorhaben, so wie es verwirklicht werden soll, kurz beschrieben werden und zwar in den Abschnitten und insoweit es sich auf die eigenen Belange auswirkt.

**Damit eine Vielzahl von Einwendungen berücksichtigt wird, sollte jeder seine Einwendung selbst formulieren.**

Bitte geben Sie Ihre Einwendungen spätestens bis zum **12.04.2021** in den Briefkasten einer/s Vertreterin/Vertreters des Bürgerbegehrens oder in die Sammelbox einer Sammelstelle.

Die Unterschriften zum Bürgerbegehren müssen von uns gezählt werden. Wir übergeben die Einwendungen und die Liste zum Bürgerbegehren öffentlichkeitswirksam an die zuständigen Behörden.

## Unsere Sammelstellen

**EDEKA**  
Erlanger Straße 60

**Metzgerei Schonath**  
Hauptstraße 9

**Bäckerei Kreuzer**  
Hauptendorfer Straße 9

**Apotheke am Markt**  
Kirchenplatz 1

**Teleprofi Scholian**  
Goethestraße 1

**Bäckerei Greller**  
Niederndorfer Hauptstr 45-47

## Vertreterin/Vertreter:

Martine Herpers, Ringstraße 28; Robert Erhardt, Erlenstraße 12 (OT Hauptendorf); Horst Eisenack, Dr. Dassler Straße 12

## Stellvertreterin/Stellvertreter:

Werner Mesnaric, Dieselstraße 31;

Veit Götz, Ebrachweg 9;

Gabriele Bitter, Würzburger Straße 10

## **1. Mangelnde verkehrliche Notwendigkeit**

Die Verkehrsprognose berücksichtigt die siedlungsstrukturellen Planungen der Stadt Herzogenaurach, z.B. die Erweiterung der Herzo Base und der Outlet Center und die Mitarbeiterentwicklung größerer Unternehmen in Herzogenaurach. Es wird dabei mit einem Zuwachs im Personenverkehr von 32 % gerechnet (gesamtes Untersuchungsgebiet 10 %) und für den Schwerlastverkehr von 10 % (im gesamten Untersuchungsgebiet 7 %).

Die zukünftigen Entwicklungen und damit der Verkehrszuwachs finden jedoch in großem Maße im Norden Herzogenaurachs statt. Das neu gebildete Gewerbegebiet liegt im Norden. Die Firmen adidas und Puma erstellen neue Bürogebäude im Norden, die Herzo Base und die von der Stadt geplante Entwicklung eines Baugebietes in der Reuth befinden sich ebenfalls im Norden.

Die Firma Schaeffler, ein Unternehmen im Süden, verlagerte Teile ihrer Verwaltung z.B. nach Nürnberg oder Schweinfurt.

## **Auch langfristig bieten viele Herzogenauracher Firmen ihre Mitarbeitern Homeoffice an, dies führt zu einer Reduzierung des Individualverkehrs.**

Die Entwicklung der E-Mobilität und die damit zusammenhängende reduzierte Nachfrage nach Motoren- und Kugellagerteilen für neue Verbrennungsmotoren werden bei der Entwicklung der Firma Schaeffler und deren Mitarbeiteranzahl nicht berücksichtigt.

Die Erschließung neuer großer Baugebiete im Süden des Stadtgebietes ist von der Stadt Herzogenaurach nicht geplant.

Somit kann man feststellen, dass Herzogenaurach sich nach Norden hin erweitert und entwickelt. Der Zielverkehr verstärkt sich somit in einem weit größeren Maße im Norden Herzogenaurachs, weniger im Süden.

Der Sinn einer großen Südumgehung ist daher in Frage zu stellen, eine ausreichende Gewichtung der oben genannten Argumente ist bei der Verkehrsprognose auf das Jahr 2035 nicht ersichtlich.

## **2. Landschaftsschutzgebiete werden zerschnitten und Biotop gestört**

Die geplante Trasse der Südumgehung zerschneidet wertvolle Landschaftsschutzgebiete und führt direkt an aufwendig entwickelten Biotopen vorbei. Wie soll hier der gewünschte Schutz von Tieren und Pflanzen noch möglich sein?

## **3. Mangelnde Berücksichtigung von technischen Erneuerungen**

Bei der Planung werden technische Möglichkeiten zur Entlastung der Bevölkerung nicht berücksichtigt. So kann eine Lärminderung in den Ortsdurchfahrten durch moderne Dämmasphaltpflaster erreicht werden. Die in Aussicht stehenden Belastungsminderungen durch die angestrebte Abkehr von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hin zur E-Mobilität bleiben unberücksichtigt. Dies gilt es zu prüfen.

## **4. Mangelnde Berücksichtigung von alternativen Verkehrskonzepten**

Es wird automatisch davon ausgegangen, dass jeder Mitarbeiter das Recht besitzt, mit seinem Fahrzeug in direkter Nähe zu seinem Arbeitsplatz parken zu können. Der Zielverkehr zu den Firmen wird dadurch geschaffen und damit die Verkehrsbelastung der Anlieger. Es ist bei der o.g. Verkehrsprognose nicht berücksichtigt, welche Auswirkung das Angebot von Park- und Ride Konzepten, von Apps zur Bildung von Fahrgemeinschaften, von neuen Fahrdienstleistern (z.B. Uber) oder die Verlagerung der Logistik der großen innerstädtischen Betriebe an die BAB oder an den nächsten Bahnhöfen auf den Verkehr hat. So kann eine zentrale Park oder Logistikkonzepte direkt an der A3 geschaffen werden. Mit einem kurz getakteten Zubringerdienst zu den Firmen kann der Individualverkehr reduziert werden. Die Auswirkung von neuen Verkehrskonzepten muss berücksichtigt werden. Auch wurde die Reduktion des KFZ Verkehrs durch Ausbau eines geplanten Radschnellwegenetzes nicht belegt. Innovative Verkehrssteuerungen wie vom bayerischen Wirtschaftsministerium unterstützt vgl. <http://smarter-regions.eu/> wurden nicht berücksichtigt.

## **5. Falsche Berechnung der Planvariante 7**

Die Planvariante 7 berücksichtigt die Auswirkung eines LKW Durchfahrtsverbotes durch Obermichelbach mit positivem Einfluss auf Wirksamkeit der Südumgehung. Es besteht jedoch bereits jetzt ein Durchfahrtsverbot für LKWs mit einer Länge von mehr als 10 m von Obermichelbach Richtung Niederndorf auf der Staatsstraße ERH 25. Daher ist die Richtigkeit der Verkehrsprognose für die Planvariante 7 in Frage zu stellen.

## **6. Falsche Bewertung der Fahrzeitverkürzung**

In der Verkehrsprognose wird von einer Reduzierung der Fahrzeiten in den Planfällen gegenüber dem Bezugsfall ausgegangen. Auf der Südumgehung werden Ampeln entstehen. Die Geschwindigkeitsreduzierung vor und nach den Ampeln und die Wartezeit an den Ampeln führen dazu, dass der Autofahrer die durchschnittliche Geschwindigkeit von 70 bzw. 100 Km/h nicht durchgängig einhalten kann. Die Fahrzeitreduzierung durch die Südumgehung im Vergleich zur Fahrzeit durch den Ortskern von Niederndorf ist daher falsch angesetzt. Die Verkehrsprognose ist daher nicht zu akzeptieren.

## **7. Mangelnde Berücksichtigung von Lärm- und Feinstaubbelastung**

Die Stadt Herzogenaurach plant keinen Lärmschutz, weder in Hauptendorf, noch in Niederndorf oder in Neuses. Da jedoch durch die neue Straße die Verkehrsbelastung neu entsteht ist ein ausreichender Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Feinstaub zu berücksichtigen. Die besondere Schallausbreitung im Aurachtal und auf der ERH 25 Niederndorf Richtung Obermichelbach wird in Kauf genommen.

## **8. Fehlende überregionale Lösung der Verkehrsproblematik**

Ein überregionales Verkehrskonzept, das den Quellverkehr von Nürnberg, Fürth und den westlichen Gebieten wie Vach, Veitsbronn, Cadolzburg und Tuchenbach berücksichtigt, ist nicht mit den benachbarten Gemeinden zusammen erstellt worden. Eine einseitige, individuell geplante Südumgehung führt zu neuen Verkehrsproblemen in den Nachbargemeinden. Ein abgestimmtes Verkehrskonzept mit Berücksichtigung der Nachbargemeinden muss dargelegt werden. So wird im nördlichen Bereich des Landkreises Fürth mit mehr Verkehr gerechnet. Im Zuge des Baus der Südumfahrung müssen 2 Knotenpunkte in Vach ausgebaut werden, was noch mehr Verkehr befürchten lässt. Eine Zusage der Kostenübernahme durch die Stadt Herzogenaurach wurde Vach mitgeteilt.

## **9. Mangelnde Berücksichtigung der StUB**

Die Stadt-Umland-Bahn wurde zwar in den Verkehrsprognosen berücksichtigt. Durch die Erstellung der Südumgehung vor in Krafttreten der StUB wird jedoch der Erfolg der STUB gemindert und damit die Chance auf ein immisionsfreies und geräuscharmes öffentliches Verkehrsmittel. Besser ist es, erst die STUB zu erstellen und dann eine eventuell noch verbleibende Notwendigkeit einer Südumgehung zu prüfen.

## **10. Mangelnde Berücksichtigung der Aurachtalbahn**

Die Variante der Reaktivierung der Aurachtalbahn wurde nur für sich allein betrachtet. Dies stellt eine eklatante Benachteiligung dieser Variante im Vergleich zur STUB dar, da alle anderen Kombinationen unter der Prämisse der STUB gerechnet wurden. So wurde der Verkehrsfluss z.B. mit der Variante 9, also nur der Ostspange, nicht berechnet. Diese Variante gilt es zu prüfen.

## **11. Eine mangelnde Berücksichtigung der Landwirtschaft**

Durch die Südumgehung wird den ansässigen Landwirten die Möglichkeit einer funktionierenden Bewirtschaftung ihrer Flächen genommen. Die Feldwege werden durchschnitten, ein durchgängiges Befahren dieser Wege und ein direktes Erreichen ihrer Äcker wird erschwert oder ist unmöglich.

## **12. Mangelnde Würdigung und unzureichende Abwägung von nicht wiederherstellbaren Boden- und Naturgütern**

Die Südumgehung führt direkt an gesetzlich geschützten Biotopen vorbei. Sie zerschneidet den Lebensraum geschützter Pflanzen- und Tierarten und geht durch Landschaftsschutzgebiete. Sie zerstört wertvolle Wald- und Feuchtgebiete, die Heimat von seltenen Pflanzen- und Tierarten. Dies ist nicht hinnehmbar und gilt es zu prüfen. Es wird ein Rückgang der Biodiversität stattfinden. Die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt gelten als wichtige Grundlagen für das menschliche Wohlergehen. Als weitaus größte Gefahr für die biologische Vielfalt auf der Erde wird die Zerstörung und Zerstückelung von Lebensräumen gesehen, was durch die Trasse erfolgt.

## **13. Die Verlagerung des Güterverkehrs von Autobahnen in schützenswerte Naherholungs- und Wohngebiete**

Die Auswirkung (auf Maut und Sprit) der rascheren und kostengünstigeren Umfahrung der A3, A9 und A73 wurde nicht untersucht. Die Südumgehung führt zu einer Verlagerung der Verkehrsbelastung weg von der Autobahn hin zur Landstraßen-Kette und damit zu einer weiteren Verkehrs- und Lärmbelastung der Anlieger.

## **14. Beeinträchtigung der Naherholung mit Unterbindung von freiem und fußläufigem Zugang zu Naherholungsgebieten**

Die Planung sieht eine Trassenführung für hohe Geschwindigkeiten vor. In Folge werden Zu- und Durchgänge von Naherholung weitgehend gekappt. Unsere Heimat ist schützenswert, der Erhalt muss gewährleistet sein. Dies wurde bei der Planung nicht berücksichtigt. Nach Vollendung der Südumgehung wäre keinerlei Rückzugsgebiet in lärmreduzierte Zonen mehr für die Bewohner Niederdorfs und Hauptdorfs gegeben. Schon jetzt hört man im Bereich der geplanten Südumgehung die Lärmemission von A 3 und Nordumgehung, wenn der Wind diesen Lärm entsprechend verfrachtet. Dann wird die Lärmeinwirkung permanente Dimensionen annehmen.

## **15. Zusätzliche Gefahrenbelastung an der Südumgehung**

Im Gebiet südlich von Herzogenaurach gibt eine große Anzahl von Großwild. Durch die hohe Geschwindigkeit auf der Südumgehung und dem voraussichtlichen Wildwechsel werden Unfälle entstehen und damit Schäden an Mensch und Tier.

## **16. Die Straße ist keine Umgehungsstraße**

Bei der Südumfahrung Niederndorf/Neuses handelt es sich nicht um eine Umgehungsstraße. Die Trasse beginnt im Osten beim Knoten Neuses und endet im Westen bei der Firma Schaeffler. Es handelt sich also nicht um eine Umgehungsstraße von Herzogenaurach sondern um eine Zufahrtsstraße zur Firma Schaeffler.

## **17. Fehlende Betrachtung von Alternativen**

Während der Planungsphase wurden nur die Trassenverläufe im südlichen Bereich näher betrachtet, eine reine Ostspange, evtl. mit Untertunnelung des Lohhof Gebietes, die Aurachtaltrasse oder der vierspurige Ausbau der Nordumgehung wurden nicht genauer untersucht (Einfluss auf Umwelt, Mensch und Natur). Damit wäre der Ost-West-Verkehr deutlich entlastet und 7000 Fahrzeuge (=50%) fahren nicht mehr durch Herzogenaurach Richtung Niederndorf.

## **18. Kein Augenmerk auf ausgeprägte Maxima während des Schaeffler Schichtwechsels**

2h Peak (1: 1429+1319=2738) machen  $2738/14000 = 20\%$  aus. Auslegung nicht für 80 % sondern für 20%. Dies könnte man lösen durch Autobahnahe Parkhäuser (Park-und Ride) und einem Buspendelverkehr bzw. durch Nutzung der vorhanden Aurachtalbahn -> Reduktion um ca. 50 % möglich.

## **19. Die Beeinträchtigung von vorhandenen Tierarten durch den Bau der Südumgehung**

Die Tiere werden in ihrem Lebensraum eingeengt. Auf der Trasse ist eine natürliche Querung von Tieren in vielen Bereichen nicht möglich. Für Reptilien werden zwar Kleintierdurchlässe vorgesehen, Haarwild muss die Trasse queren, was zu Wildunfällen mit KFZ führen wird. Eine angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung führt zu einer weiteren Verschlechterung der Attraktivität für den PKW Verkehr.

## **20. Störung des Wasserhaushaltes und Gefahr von Wasserverunreinigung**

Im Verlauf der Trasse besteht eine große Gefahr der Verunreinigung des Oberflächen- und Grundwassers durch Öle, Salzwasser und Feinstaub. Durch die Trasse wird der Verlauf von Oberflächenwasser verändert, was an bestimmten Stellen eine Erhöhung der Hochwassergefahr mit sich bringt. Durch Drainagen, Bohrungen und Gründung von Brückenbauwerken wird der Grundwasserspiegel verändert, der für die Wasserversorgung der städtischen Brunnen erforderlich ist. Das Wasser für die Bevölkerung muss teuer von anderen Quellen bezogen/gekauft werden.

## **21. Beeinträchtigung der Energiespar- und Klimagasvermeidungs-Ziele**

Im Vergleich zu den Alternativen führt die Südumfahrung über Steigungen und längere Fahrwege. In der Folge ist dauerhaft ein nicht zu vernachlässigender Energiemehraufwand erforderlich, insbesondere bei schweren LKW, in Summe aber auch durch PKW anhand deren Stückzahl. Dies widerspricht den Zielen, Energie einzusparen und Treibhausgase zu verringern.

## **22. Der Kreisverkehr bei Galgenhof befindet sich mitten im Biotop.**

## **23. Wirtschaftliche Nachteile von Eigentümern beim Bau der Südumgehung**

Diese sind zu befürchten z.B. bei Minderung oder Wegfall von Mieteinnahmen und Wertminderung ihrer Immobilie.

## **24. Fehlerhafte Verkehrsuntersuchung/-prognosen**

Beim Bau der Nordumgehung wurde den Einwohnern Niederndorfs die Herabstufung der Staatsstraße zur Gemeindestraße verbindlich zugesagt. Daneben wurden weitere flankierende Maßnahmen versprochen. Alles dies wurde nicht (!) eingehalten.

- Durch die Ortswahl der Messstelle 1 ist keine Aussage möglich, ob es sich um Schulbus/Stadtwerkeverkehr oder Schaefflerverkehr handelt.
- An den Schnittstellen der Knoten 3 > 4 (25% Verlust) und 4 > 5 für Abends kommt es zu erheblichen Zählunterschieden innerhalb der Diagramme, ohne dass der Verkehr abfließen kann. Von fehlerhafter Zählung ist daher auszugehen.
- Morgen Peak Messstelle 5 (521 zu 415) weicht +25 % von Messung Stadt Erlangen ab.
- Messstelle 6 und 7 an Samstagen gezählt und damit nicht aussagekräftig.
- Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen suggerieren, dass es beim Abschnitt Niederndorf und Neuses zu Tempo 30 kommt. Dies ist unwahrscheinlich und wenn nur in geringen Teilabschnitten gesetzlich durchführbar /vertretbar. Mithin sind die Angaben zur Wirtschaftlichkeit deutlich überhöht und unrealistisch. Die Aufenthaltsdauer an Ampeln ist nicht berücksichtigt.

## **25. Mangelhafte Nutzen-Kosten-Untersuchung**

Die Folgekosten für die Unterhaltung der Brückenbauwerke sind in der Planung nicht berücksichtigt. Die derzeitige Trassenführung nimmt keinerlei Rücksicht auf vorhandene Eigentumsverhältnisse. Äcker werden planlos durchschnitten. Eine Bewirtschaftung der Restflächen ist nur eingeschränkt möglich. Der hohe wirtschaftliche Nachteil durch die Trassenführung wurde mit keiner Silbe berücksichtigt. Die Kosten für eine Flächenbereinigung werden nicht in Rechnung gestellt.

## 26. Verstöße gegen naturschutzfachliche Belange

Die für den Bau der Südumgehung notwendigen Ausgleichsflächen werden in andere Landkreise ausgelagert, die Erhöhung der Schadstoffbelastung bleibt jedoch hier.

## 27. Weiterer Flächenfraß

Das Ziel einer Stärkung der Regionalversorgung wird konterkariert. Für die Trasse werden etliche verfügbare landwirtschaftliche Flächen der Nutzung entzogen. Der Flächenbedarf für die Trasse beträgt 22,3 ha (inklusive Fahrbahn, Böschung, Nebenflächen, Regenrückhaltebecken etc. ohne Kompensation). Darüber wird eine ähnlich große Fläche als Ausgleich benötigt.

## 28 Persönliche Belange (einzelne Punkte wurden bereits oben erfasst)

### • Lärm- und Verkehrsbelastung während der Bauphase

In den angrenzenden Wohngebieten der Baustellen kommt es während der Bauphase zu erhöhter Lärm- und Verkehrsbelastung

• Schädigung meiner Gesundheit und Störung meines Schlafs durch Schwerlastverkehrslärm  
aber auch durch erhöhte Schadstoffbelastung durch Feinstaub und Elektrosmog, vor allem durch LKW und Dieselfahrzeuge der Pendler

### • Beschädigung der Zufahrtsstraßen zu den Baustellen

Die Zufahrtsstraßen zu den Baustellen werden durch den Schwerlastverkehr stark beschädigt, die Kosten für die Beseitigung der Schäden werden den Anwohner durch die Straßenausbausatzung auf-erlegt.

### • Lärm- und Schadstoffbelastung der angrenzenden Wohngebiete nach der Fertigstellung

In den angrenzenden Wohngebieten, besonders in den Tälern, wird es eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung v.a. durch den Schwerlastverkehr zu und von Schaeffler geben

### • Durchschneidung von Flurwegen

Durch die Trasse werden zahlreiche Flurwege durchschnitten. Dadurch kommt es zur Durchtrennung von Spazier-, Lauf- und Reitwegen.

### • Mehrbelastung der Hans Maier Straße

Es fließt zwar ein Großteil des Verkehrs von der Südumgehung zur Firma Schaeffler, aber eine nicht unerhebliche Menge Fahrzeuge werden auch in Richtung Osten nach Neustadt fahren, um die Nordumgehung zu vermeiden, bzw. aus dem nördlichen Landkreis Fürth kommen, was eine erhöhte Belastung der Hans Maier Straße bewirkt.

### • Mehrbelastung der Rathgeber Straße

Es fließt zwar ein Großteil des Verkehrs von der Südumgehung zur Firma Schaeffler, aber eine nicht unerhebliche Menge Fahrzeuge werden auch in Richtung Westen durch die Hans-Maier-Straße Richtung Neustadt fahren, um die Nordumgehung zu vermeiden, bzw. aus den nördlichen Landkreis Fürth kommen. Dabei fahren sie an der Realschule vorbei was, speziell morgens und nach Unterrichtsende zur Gefährdung von Schülern führen wird.

### • Gleichbleibende Verkehrsbelastung in Niederndorf/Neuses

Es wird von Tempo 30 in Neuses und Niederndorf ausgegangen. Da es sich hierbei um gering bebaute Bereiche handelt, ist davon auszugehen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht genehmigungsfähig ist. Dadurch ist es für die PKW Fahrer attraktiver, weiter durch Niederndorf zu fahren, anstatt den weiteren Weg über die Südumfahrung zu nutzen, vor allem, wenn die Niederndorfer Straße für den LKW Verkehr gesperrt wird.

### • Landwirtschaftliche Grundstücke werden zerschnitten

Es entstehen unwirtschaftliche Teilflächen, Grundstücke können wegen fehlender Wirtschaftswege nicht mehr angefahren werden.

### • Umwege zu den landwirtschaftlichen Flächen

Durch die Trasse werden Flurwege durchschnitten, was einen Umweg bei der Bearbeitung der Flächen bewirkt. Bei der Querung der Trasse müssen landwirtschaftliche Geräte mit viel Arbeitsaufwand umgebaut werden.

- **Störung der Wasserhaushaltes**

Durch Drainagen, Bohrungen und Gründung von Brückenbauwerken wird der Grundwasserspiegel verändert, besonders die obere Grundwasserschicht, die für die Wasserversorgung der landwirtschaftlichen Flächen erforderlich ist.

- **Beeinträchtigung der Landwirtschaft während der Bauphase**

Flurwege werden durch Baufahrzeuge für landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht befahrbar sein

- **Verdichtung der Böden**

Durch die schweren Baufahrzeuge werden die Böden nachhaltig verdichtet, eine Bewirtschaftung der Flächen ist stark beeinträchtigt.

- **Verlagerung des Verkehrs**

Die Südumfahrung bedeutet eine Verlagerung des Verkehrs von Niederndorf nach Hauptendorf und hat eine Lärmbelastung der Hauptendorfer Bürger im Bereich der Erlenstraße und Galgenhofer Straße zur Folge. Für die betroffenen Bürger wurde der Lärmschutz nicht ausreichend berücksichtigt. Dass in Neuses und Niederndorf eine 30er Zone eingeführt wird, muss in Frage gestellt werden.