

LÄRMAKTIONSPLANUNG



ABWÄGUNG

der zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Dessau-Roßlau in der Fassung vom Dezember 2014 vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Inhaltsverzeichnis

1. Verfahrensvermerk
2. Stellungnahmen der Öffentlichkeit
 - 2.1 Stellungnahme A vom 2. April 2015, per E-Mail
 - 2.2 Stellungnahme B vom 11. April 2015, per E-Mail
 - 2.3 Stellungnahme C vom 17. April 2015, per E-Mail
 - 2.4 Stellungnahme D vom 4. April 2015, per E-Mail
 - 2.5 Stellungnahme E vom 30. April 2015, per E-Mail
 - 2.6 Stellungnahme F vom 1. Mai 2015, per E-Mail
 - 2.7 Stellungnahme G vom 28. April 2015, schriftlich
3. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

1. Verfahrensvermerk

Basierend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung aus dem Jahr 2012 wurde der Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau aus dem Jahr 2009 fortgeschrieben.

Der Entwurf des überarbeiteten Lärmaktionsplanes hat gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 1. April bis 30. April 2015 im Technischen Rathaus, Finanzrat-Albert-Straße 2 in 06862 Dessau-Roßlau öffentlich ausgelegt und ist seit diesem Zeitraum gleichzeitig auf der Umweltseite der Stadt Dessau-Roßlau [<http://www.dessau.de/Deutsch/Umwelt-und-Klimaschutz/Umweltbildungsangebote/Laermkartierung/>] einsehbar. Darüber hinaus bestand weiterhin die Möglichkeit im Rahmen der Vorstellung des Entwurfs in der Veranstaltungsreihe Stadtgespräche am 8. April 2015 eine Stellungnahme abzugeben.

Die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange sind nachfolgend aufgelistet und werden abgewogen.

Eine Stellungnahme der Öffentlichkeit, die keinen direkten Bezug zum Entwurf des Lärmaktionsplanes hat (allg. Beschwerden über Fluglärm, Lieferverkehr und fehlende Geschwindigkeitskontrollen) ist hier nicht aufgeführt. Der Absender hat bereits Antwort erhalten.

Die Vorschläge aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach der Information der Öffentlichkeit über aktuelle Lärmkarten im Amtsblatt Nr.12, Dezember 2012, sind in dem Entwurf bereits berücksichtigt bzw. konkrete Instandsetzungsmaßnahmen wurden außerhalb der Lärmaktionsplanung schon umgesetzt.

Weitere Vorschläge aus dem Stadtgespräch wurden nachträglich im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht und entsprechend berücksichtigt.

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| 2. Stellungnahmen der Öffentlichkeit | |
| 2.1 Stellungnahme A vom 2. April 2015, per E-Mail | |
| <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>aus Anlass des Entwurfs eines Lärmaktionsplanes für die Stadt Dessau-Roßlau (Amtsblatt Nr. 4, April 2015) möchte ich gern folgende Anregung einfließen lassen.</p> <p>Vor etlichen Jahren wurden als Maßnahme zur Begrenzung der innerorts gefahrenen Geschwindigkeiten gelegentlich auch Schwellen auf die Straßen montiert. Weil das nicht funktionierte und eben aus Gründen der daraus entstehenden Lärmbelästigung, ist das heute nicht mehr üblich. Diese Schwellen wurden dann auch bald wieder abmontiert oder nach Abnutzung nicht wieder erneuert.</p> <p>Aber es kamen auch festere Bauwerke in Form von erhöhten Betonplatten oder Kopfsteinaufpflasterungen zum Einsatz. Diese sind leider bis heute eine erhebliche Quelle von Lärm und Erschütterungen. So auch bei uns in der Roßlauer Bandhauerstraße an den Kreuzungen mit der Ziegel- und der Mörikestraße.</p> <p>Die Aufpflasterungen wurden 2006 im Rahmen des grundhaften Ausbaus der Bandhauerstraße eingebracht. Auf den damals durchgeführten Informationsveranstaltungen wurden unsere Hinweise und Bitten, dies zu unterlassen, nicht ernst genommen. Man argumentierte von</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Die Stellungnahme wurde dem Tiefbauamt übergeben und mit folgendem Ergebnis geprüft:</p> <p>Die Bandhauerstraße ist eine Anliegerstraße in einer 30er Zone mit gleichrangigen Straßen.</p> <p>Die Ausbildung der Teilaufpflasterungen sowie der Hochplateaupflasterungen erfolgte seinerzeit unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit sowie als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006/2008) wurden diese baulichen Maßnahmen angeordnet und ausgeführt. Dort heißt es unter Punkt 6.2.1: „Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sind dort erforderlich, wo die Verkehrssicherheit unter unangemessenen Geschwindigkeiten leidet. Zur Geschwindigkeitsdämpfung an Erschließungsstraßen kommen vorwiegend fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahmen in Frage. Dies sind Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen und Fahrgassenversätze. ... Teilaufpflasterungen</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Seiten der Verwaltung, diese Straße wäre eine wenig befahrene Anliegerstraße in einer 30er Zone, da würden die Aufpflasterungen zur "Verkehrsberuhigung" beitragen.</p> <p>Das ist aber ganz und gar nicht der Fall. Die Bandhauerstraße ist eine wichtige innerörtliche Durchfahrtsstraße. Ca. 90% des Verkehrs bewegt sich zwischen der B184 (Luchstraße) und der Liebknechtstraße (Zufahrt zur Roßlauer Innenstadt) und biegt nicht etwa in Seitenstraßen ab oder hat sein Ziel direkt in der Bandhauerstraße. Das sind oft auch schwere LKW, die Feuerwehr z. B. fährt selbst in verkehrsarmen Zeiten (nachts) durch dieses Wohngebiet und nicht etwa über die B187, um zur B184 zu gelangen. Auch der normale PKW-Verkehr ist besonders früh morgens und spät abends oft mit deutlich mehr als 30 km/h unterwegs. Weiterhin ist die Bandhauerstraße auch immer Umleitungsstraße für die B187 bei Bauarbeiten oder anderen Behinderungen und bei hohem Verkehrsaufkommen, die Ziegelstraße ebenso für die B184.</p> <p>Ich bitte deshalb zu prüfen, ob im Rahmen von Maßnahmen zur Lärminderung diese Kopfsteinpflasterschwellen beseitigt werden können. Die verursachten, besonders tieffrequenten Lärmbelastungen dringen durch jedes Gebäude und sind durch Maßnahmen an den Häusern (wir haben Fenster mit erhöhter Schalldämpfung eingebaut, kaum Wirkung) nicht zu bekämpfen.</p> <p>Weiterhin sind langfristige Schäden durch die verursachten Erschütterungen wahrscheinlich oder zeigen sich schon vereinzelt an den umliegenden Gebäuden.</p> | <p>und Plateaupflasterungen veranlassen Kraftfahrer zu langsamer Fahrweise“. Grundsätzlich sind damit diese baulichen Maßnahmen auch heute noch notwendig.</p> <p>Leider ist der bauliche Zustand der Pflasterungen nicht zufriedenstellend. Außerdem stellt die aktuelle Ausgabe der RAST zum Thema fest: Bei Anwendung rauer Pflasterdecken können die Rollgeräusche - insbesondere bei kurzen Materialwechseln - wegen des veränderten Geräuschcharakters (Frequenzspektrum) selbst dann als große Störung empfunden werden, wenn der Mittelungspegel unverändert bleibt“.</p> <p>Die schadhafte Pflasterungen werden im Zuge von Unterhaltmaßnahmen sukzessive wieder fachgerecht hergestellt, diesmal mit Betonpflaster.</p> <p>Über das Ergebnis der Prüfung wurde der Einreicher der Stellungnahme durch das Tiefbauamt informiert.</p> |

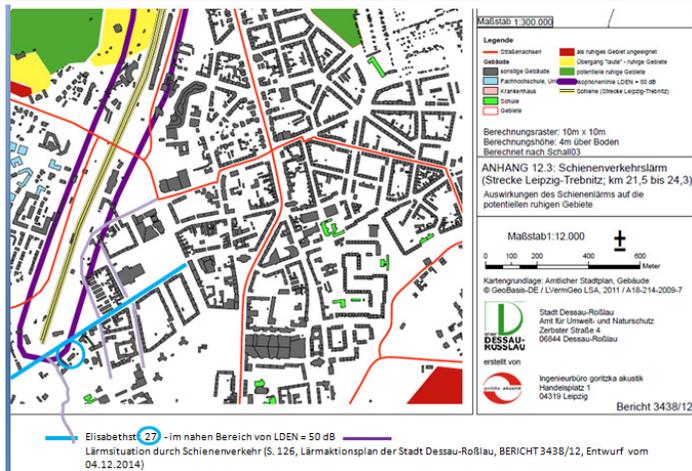
| | |
|--|--|
| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Mit dieser relativ einfachen Maßnahme des Entfernens des Kopfsteinpflasters könnte ein hoher Beitrag zur Entlastung der Anwohner der Bandhauerstraße von Verkehrslärm geleistet werden.</p> <p>Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche viel Erfolg bei allen fest geplanten Maßnahmen!</p> <p>Unterschrift</p> | |
| 2.2 Stellungnahme B vom 11. April 2015, per E-Mail | |
| <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ich bitte um Einbeziehung des Standorts in die Lärmaktionsplanung und hier Minderung des summarischen Umgebungslärms aus den Hauptlärmquellen Straßen- und Schienenverkehr am Standort Elisabethstr. 27.</p> <p>Die Bitte um Einbeziehung der Elisabethstr. 27 in die Lärmschutzplanung der Stadt wurde von den Bewohnern des Hauses am 14.07.2009 schriftlich an die Stadtverwaltung Dessau-Roßlau gerichtet. Auch das benachbarte Rote Kreuz hatte hierzu eine Eingabe gemacht. Eine Nachricht vom 18.02.2010 über die Nicht-Einbeziehung in Maßnahmen, die aus dem Konjunkturpaket II gefördert werden konnten, enthebt die Stadt nicht der grundsätzlichen Fürsorge, die berechtigten Beschwerden der Bewohner zur Lärmbelastung am Standort in ihre Planungen weiterhin einzubeziehen.</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau berücksichtigt die Stellungnahme dahingehend, dass die Elisabethstraße nachträglich im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht wurde, auch wenn die Elisabethstraße keine Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47b Nr. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist (weder Bundes- oder Landesstraße, noch überschreitet das Verkehrsaufkommen die Grenze von 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (8.200 Kfz/24h)).</p> <p>Ausschlaggebend für diese Entscheidung war, dass die Elisabethstraße gemäß Aktualisierung zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau zwar mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 778 und 3.857 Kfz/24h (3.068 Kfz/24h im Bereich des Bahnübergangs) deutlich unterhalb der Schwelle zur Kartierungspflicht liegt, dass aber auf Grund der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche (Kopfsteinpflaster) und des daraus resultierenden Zuschla-</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Im BERICHT 3438/12 wird auf S. 9 geschildert, dass in der Anhörung bei der „Bevölkerung zum Teil Unverständnis bestand, dass die Lärmaktionsplanung auf die kartierten Straßen beschränkt ist. Die geschilderten Lärmprobleme bezogen sich auf konkrete Missstände [...] aber auch auf die allgemeine Verlärmung von Gebieten.“ Es heißt weiter, „Die von den Bürgern angesprochenen Probleme wurden an die zuständigen Fachbehörden weitergegeben, sie werden ggf. bei der Lärmaktionsplanung entsprechend berücksichtigt.“</p> <p>Da die Elisabethstr. bisher weiterhin nicht erkennbar Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung ist, wird hiermit erneut die Einbeziehung des Standorts erbeten. Folgende Reduzierungsmaßnahmen der Lärmemission an der Quelle „Straße“ wären relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Fahrbahnoberfläche, – Verstetigung / Reduzierung von Geschwindigkeiten auf Tempo 30 km/h <p>Die Lärmsituation ist geprägt durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verhältnismäßig hohes Aufkommen an Autoverkehr auf Kopfsteinpflaster bei Geschwindigkeitsvorgabe 50 km/h (wird oft nicht eingehalten) – Schienenverkehr - im nahen Bereich von LDEN = 50 dB (vgl. S. 126, BERICHT 3438/12, Abb. unten, ergänzt um Standortangabe) (zunehmend seit Schwerpunktbefahrung durch Güterverkehr höhere Lärmbelastung trotz Streckenneubau) | <p>ges (6 dB(A)) bei der Berechnung des Emissionspegels der Straße durchaus Werte erreicht werden können, die vergleichbar mit einer kartierungspflichtigen Straße sind. Dementsprechend könnten die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) für den Lärminde_X L_{DEN} bzw. L_{Night}) auch an ausgewählten Objekten in der Elisabethstraße überschritten werden. Das galt es nachträglich zu prüfen.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen beträgt zwischen 778 und 3.857 Kfz/24h und liegt damit deutlich unterhalb der Grenze zur Kartierungspflicht.</p> <p>Hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung durch den Schienenverkehr ist anzumerken, dass im schalltechnischen Gutachten für das Vorhaben „Eisenbahnknoten Roßlau/Dessau, Planfeststellungsabschnitt 1 Dessau“ der Akustik und Ingenieur Consult W. Burty und H.-J. Rabann GbR vom Januar 2008 für den Immissionsort Elisabethstraße 27 kein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt wurde, da der bauliche Eingriff an der Bahnstrecke den Tatbestand einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV</p> |

Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Stellungnahme



Es erfolgte bisher keine Ermittlung des Umgebungslärms und den daraus resultierenden Betroffenheiten (Kartierung), da bisher nur die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/a für die Stadt Dessau-Roßlau die Grundlage für die Lärmaktionsplanung bildet.

Daher sind im Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau (BERICHT 3438/12, Entwurf vom 04.12.2014) bisher keine Lärminderungsmaßnahmen für die Elisabethstr. dargestellt. Die Lärmaktionsplanung wird darin für die Gebiete der Stadt durchgeführt, in denen die Lärmindeizes $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ überschreiten.

Abwägungsvorschlag

(Verkehrslärmschutzverordnung) nicht erfüllt hat. Dennoch ist diesem Gutachten zu entnehmen, dass der Schienenverkehrslärm am Immissionsort Elisabethstraße 27 bereits den vorgenannten Auslösewert im Nachtzeitraum ausschöpft.

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Da die im Lärmaktionsplan dargestellten Lärmindizes die Grundlage zu vertiefenden Untersuchungen von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bilden (u. a. Geschwindigkeitsreduzierungen, Verkehrsverbote), sehe ich eine entsprechende Ermittlung als erforderlich an. Ich beantrage sie hiermit, sowie weiterhin die unmittelbare Einbeziehung des Standortes in die aktuelle Lärminderungsplanung. Z.B. könnte durch die Entfernung von zwei Verkehrsschildern Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert werden, das mindert den Lärm schnell und ist kostenfrei.</p> <p>In der Anlage übersende ich Ihnen auch den bisher in dieser Sache ergangenen Schriftverkehr, mit der Bitte, diesen zu Ihren Unterlagen zu nehmen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Unterschrift</p> | <p>Die Ermittlung der Lärmindizes ist erfolgt und unter dem Punkt 16.1 im Lärmaktionsplan dargestellt. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass es zwar Überschreitungen der Auslösewerte aber nur eine geringe Anzahl Betroffener gibt, so dass hier keine Priorität besteht. Entsprechend der Hinweise zur Lärmaktionsplanung von der LAI – AG Aktionsplanung vom 29. März 2009 kann im Einzelfall bei keinen oder nur geringen Betroffenheiten die Lärmaktionsplanung mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden. Die Elisabethstraße wird deshalb nicht in den Maßnahmeplan der Lärmaktionsplanung aufgenommen.</p> <p>Die Unterlagen wurden zur Kenntnis genommen.</p> |
| 2.3 Stellungnahme C vom 17. April 2015, per E-Mail | |
| <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich habe mit großer Interesse Ihren Zeitungsartikel zum Lärmaktionsplan gelesen. Ich möchte hiermit die Möglichkeit nutzen eine Stellungnahme und Hinweise zum Planentwurf zu geben.</p> <p>Als Bewohner der Südstraße in Roßlau ist es fast unerträglich geworden, dort im angemessenen Umgebungslärm zu leben. Täglich</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>(Tag und Nacht) belastet der extreme Verkehrslärm durch PKW`s und besonders durch LKW`s nicht nur das Wohlbefinden sondern besonders die Gesundheit.</p> <p>Verstärkt hat sich diese Belastung durch die nicht fachgerechte Installation der Abwasseranlage vor den Häusern (Südstr. 35 und 37). Sehr ungünstig wirkt sich auch die Auswahl dieser Stellen aus. Sämtliche Kanaldeckel befinden sich direkt auf der Fahrbahn, so dass jedes Fahrzeug die Deckel mit den Rädern überfährt. Dort klappert und scheppert der Kanaldeckel bei jedem Überfahren durch LKW und PKW. Dazu kommen die dazugehörigen Vibrationen, die in jedem Wohnraum Erschütterungen bei Fußböden, Betten, Schränke bis hin zum Geschirr auslösen. (Die Installation zum Fahrbahnrand hin oder auf dem Radweg, was auch kürzere Wege zu den Hausanschlüssen bedeuten würde, wäre nicht mit zusätzlicher Lärm-belästigung verbunden gewesen.)</p> <p>Trotz mehrerer Hinweise, Beschwerden und Besichtigungen der zuständigen Behörde ist es bisher nicht gelungen Abhilfe zu schaffen.</p> <p>Deshalb ist es das Anliegen sämtlicher Bewohner der Südstr. auch diese Straße mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen und diese dann in den endgültigen Entwurf einzuarbeiten. Die Überschreitung der Anzahl der Kraftfahrzeuge und die dauerhafte Überschreitung des Lärmpegels ist hier genauso gegeben, wie in der Luchstr. und Magdeburger Str..</p> | <p>Die Problematik der klappernden Kanaldeckel wurde der DESWA GmbH mitgeteilt. Die Schachtabdeckungen wurden inzwischen überprüft und im Ergebnis wurde ein Schacht dauerhaft verschlossen.</p> <p>Die Südstraße wurde sowohl bei der Lärmkartierung als auch bei der Lärmaktionsplanung schalltechnisch untersucht. Eine hohe Verkehrslärmbelastung in der Südstraße wird im Ergebnis dieser Untersuchungen unstrittig abgebildet, jedoch wird im Vergleich zu anderen Straßen im Stadtgebiet nur eine geringe Anzahl von Betroffenen ausgewiesen, so dass die Südstraße nicht in der Prioritätenliste aufgeführt und weitergehend im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht wird.</p> |

| | |
|---|--|
| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Zusätzlich möchte ich Sie bitten, das Anliegen der Südstr.-Bewohner bezüglich der lärmverursachenden Kanaldeckel an die zuständige Behörde weiterzuleiten.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Unterschrift</p> | <p>Darüber hinaus wurden bereits Anfang der 90er Jahre vom Land Fördermittel für den Einbau von Schallschutzfenstern an solchen hoch belasteten Straßen bereitgestellt, so dass die betroffenen Anwohner die Möglichkeit hatten, passive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren.</p> <p>Entlastung würde der Bau einer Ortsumfahrung schaffen. Im Bundesverkehrswegeplan ist unter dem Titel B 187 Ortsumfahrung Roßlau eine entsprechende Maßnahme im weiteren Bedarf enthalten, ohne dass dazu konkretere Planungen vorliegen.</p> <p>Die Weiterleitung an die DESWA ist umgehend erfolgt.</p> |
| 2.4 Stellungnahme D vom 4. April 2015, per E-Mail (gesendet am 27. April 2015) | |
| <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zum vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes möchte ich wie folgt Stellung nehmen. Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis der Oststrandstraße (ORS) möchte ich Ihnen dabei auf zwei verschiedene Arten veranschaulichen. Im Entwurf des Lärmaktionsplanes wird auf S. 40 folgendes Fazit zur ORS getroffen:</p> <p>Aus der TABELLE 34 geht hervor, dass sich durch die Umsetzung der Ostrandstraße, die Anzahl der Betroffenen für den Tag-Abend-Nacht-</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Diese Feststellung ist korrekt übernommen. Ergänzend ist hier jedoch anzumerken, dass die angegebenen Betroffenzahlen im Sinne der</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Zeitraum LDEN um 164 (\cong 13%) und im Nachtzeitraum LNight um 191 (\cong 14%) reduziert.</p> <p>Wenn man die geschätzten Kosten den Minderungen der Betroffenzahlen gegenüberstellt, kommt man bei der ORS auf 16,5 Mio. €/191 = 86000 € Kosten pro Betroffenen weniger!</p> <p>Ein Gedankenspiel: Den Betroffenen stattdessen jeweils 86.000 Euro "Schmerzensgeld" geben - was würden sie wohl mit diesem Geld machen? Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Betroffenen zusammenlegen und den Bau einer ORS finanzieren wollten. Mit dieser Geldsumme könnte sich jeder Betroffene eine Eigentumswohnung in ruhiger Wohnlage kaufen.</p> <p>Nun zu einem realistischeren Gedankenspiel, das so in die Tat umgesetzt werden kann: Verschiedene Städte haben Schallschutzfensterprogramme aufgelegt und bezuschussen deren Einbau beispielsweise mit bis zu 6000 € pro Wohnung (so in Berlin und Mannheim). Auf S. 75 sind Tabellen mit der Anzahl der Betroffenen in einzelnen Straßenzügen aufgeführt. Addiert man diese Zahlen auf, ergeben sich in Dessau insgesamt 1909 Betroffene mit LDEN > 65 dB(A) und 2028 Betroffene mit LNight > 55 dB(A). – Die ORS würde die Zahl der Betroffenen also nur um jeweils 9% senken.</p> <p>Würde man diesem Personenkreis aus 2028 Betroffenen den oben genannten Maximalbetrag von 6000 € für passiven Schallschutz ge-</p> | <p>Lärmkartierung auf der Grundlage der einschlägigen Berechnungsvorschrift VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) bestimmt wurden. Die so berechnete Anzahl der Betroffenen darf nicht fälschlicherweise mit der Anzahl der Anwohner entlang der kartierten Straßen gleichgesetzt werden. Diese ist deutlich höher, so dass auch entsprechend mehr Einwohner in der Innenstadt und Dessau Nord von der Entlastung durch die Ostrandstraße (ORS) profitieren. Die prozentuale Ausweisung ist natürlich korrekt.</p> <p>Für die Auflage eines solchen Schallschutzfensterprogramms mit einem erforderlichen Volumen von 12,2 Mio. Euro ist in Dessau-Roßlau kein finanzieller Spielraum vorhanden. Darüber hinaus würde eine solche Maßnahme nicht zur gewünschten Innenstadtberuhigung in Dessau führen. Das verkehrspolitische Ziel einer verkehrsberuhigten Kavallerstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 5.000 Fahrzeugen pro Tag sowie einer Steigerung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt kann mit passiven Schallschutzmaßnahmen nicht erreicht werden.</p> <p>Es ist auch nicht realistisch, die Betroffenheit der gesamten Stadt der mit der ORS erreichbaren Entlastungswirkung gegenüberzustellen.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--------------------------------------|--------------------------------|--------|-------------|--------------------------------------|--------------------------------|----------|-------------|-------------------------------------|----------|--------------|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | | | | | | | | | | | | | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag | | | | | | | | | | | | |
| <p>währen, käme man auf 2028 * 6000 € = 12,2 Mio. € Kosten - ggü. der ORS ließen sich so 16,5 Mio. € - 12,2 Mio. € = 4,3 Mio. € sparen und statt nur 191 Betroffenen wäre allen 2028 Betroffenen geholfen.</p> <p>In tabellarischer Form noch einmal eine diese Gegenüberstellung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse:</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>a) Ostrandstraße</td> <td>b) Schallschutzfensterprogramm</td> </tr> <tr> <td>Kosten</td> <td>16,5 Mio. €</td> <td>max. 2028 x 6.000 € = 12,2 Mio. €</td> </tr> <tr> <td>Minderung der Betroffenzahl</td> <td>191 (9%)</td> <td>2028 (100%)</td> </tr> <tr> <td>Kosten pro Be- troffenen weniger</td> <td>86.000 €</td> <td>max. 6.000 €</td> </tr> </table> <p>Ansonsten verweise ich auf meine Ausführungen in der Einwendung im Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ostrandstraße, die beim Bauordnungsamt am 07.08.2014 eingegangen ist.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Unterschrift</p> | | a) Ostrandstraße | b) Schallschutzfensterprogramm | Kosten | 16,5 Mio. € | max. 2028 x 6.000 € = 12,2 Mio. € | Minderung der Betroffenzahl | 191 (9%) | 2028 (100%) | Kosten pro Be- troffenen weniger | 86.000 € | max. 6.000 € | <p>Zum Beispiel wird durch die ORS verständlicherweise keine Lärm-minderung in Roßlau und umgekehrt der Neubau der Teilorts-umgebung B 184 in Roßlau nicht zur Entlastung auf Dessaus Straßen führen. Daher verbietet sich das prozentuale Herunterspielen der Entlastungswirkung.</p> <p>Nach derzeitiger Berechnung belaufen sich die Kosten für den Bau der Ostrandstraße auf ca. 13,21 Mio. € (Stand Mai 2015). Die Gesamtfinanzierung dieser Maßnahme wird nur unter Inanspruchnahme von Fördermitteln und mit einer Förderquote von mindestens 60 % (Eigenanteil < 5,3 Mio. €) möglich sein. Ein Schallschutzfensterprogramm mit einem Volumen von 12,2 Mio. € hätte die Stadt selbst zu tragen, da es dafür aktuell kein Fördermittelprogramm gibt.</p> <p>Die Abwägung dieser Einwendung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Bau der ORS.</p> |
| | a) Ostrandstraße | b) Schallschutzfensterprogramm | | | | | | | | | | | |
| Kosten | 16,5 Mio. € | max. 2028 x 6.000 € = 12,2 Mio. € | | | | | | | | | | | |
| Minderung der Betroffenzahl | 191 (9%) | 2028 (100%) | | | | | | | | | | | |
| Kosten pro Be- troffenen weniger | 86.000 € | max. 6.000 € | | | | | | | | | | | |
| 2.5 Stellungnahme E vom 30. April 2015, per E-Mail | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Bürgerin der Stadt Dessau-Roßlau möchte ich ergänzend zu der berechneten Lärmanalyse der Stadt darauf hinweisen, dass auch weitere Straßen ein Lärmproblem verursachen können, vor allem, wenn sie einen schlechten Pflasterbelag aufweisen. Ich persönlich bin bzw.</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau berücksichtigt die Stellungnahme dahingehend, dass die Elballee nachträglich im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht wurde, auch wenn die Elballee keine Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47b Nr. 3 des Bundes-</p> | | | | | | | | | | | | |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>war vor allem durch den Straßenlärm von der Elballee betroffen, in der ich bis vor kurzem gewohnt habe. Hier wäre ein Asphaltbelag sicher viel leiser.</p> <p>Nicht zuletzt aufgrund dieser Lärmbelastung bin ich seit kurzem dort fortgezogen. Ich bitte um Berücksichtigung dieses Lärmproblems in Ihrer Planung.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Unterschrift</p> | <p>Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist (weder Bundes- oder Landesstraße noch überschreitet das Verkehrsaufkommen die Grenze von 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (8.200 Kfz/24h)).</p> <p>Ausschlaggebend für diese Entscheidung war, dass die Elballee gemäß Aktualisierung zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau zwar mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 1.388 und 382 Kfz/24h deutlich unterhalb der Schwelle zur Kartierungspflicht liegt, dass aber auf Grund der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche (Kopfsteinpflaster) und des daraus resultierenden Zuschlages (6 dB(A)) bei der Berechnung des Emissionspegels der Straße durchaus Werte erreicht werden können, die vergleichbar mit einer kartierungspflichtigen Straße sind. Dementsprechend könnten die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) für den Lärmindex LDEN bzw. LNight) auch an ausgewählten Objekten in der Elballee überschritten werden. Das galt es nachträglich zu prüfen.</p> <p>Die Ermittlung der Lärmindizes ist erfolgt und unter dem Punkt 16.3 im Lärmaktionsplan dargestellt. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass es zwar Überschreitungen der Auslösewerte aber nur eine geringe Anzahl Betroffener gibt, so dass hier keine Priorität besteht.</p> <p>Entsprechend der Hinweise zur Lärmaktionsplanung von der LAI – AG Aktionsplanung vom 29. März 2009 kann im Einzelfall bei keinen oder nur geringen Betroffenheiten die Lärmaktionsplanung mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden. Die Elballee wird deshalb nicht in den Maßnahmenplan der Lärmaktionsplanung aufgenommen.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| 2.6 Stellungnahme F vom 1. Mai 2015, per E-Mail | |
| <p>Sehr geehrte Frau Dr. Kegler, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit ich Sie um Berücksichtigung der folgenden Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung der Stadt Dessau-Roßlau (2. Stufe).</p> <p>Vorbemerkung zur Ausgangslage der Lärminderung in Dessau-Roßlau</p> <p>Wie Sie auch in Ihrer Information zur Lärmaktionsplanung der 2. Stufe (LAP) der Stadt Dessau-Roßlau im Amtsblatt vom 28.3.2015 richtig eingangs darstellen, empfinden viele Bürger (Verkehrs-)Lärm als erhebliches lokales Umweltproblem. Lärm stellt neben einer erheblichen Belästigung ab bestimmten Pegeln auch ein ernst zunehmendes Gesundheitsrisiko dar. Ich begrüße vor diesem Hintergrund sehr, dass die Stadt Dessau-Roßlau sich das Ziel gesetzt hat, die Lärmbelastung der Bevölkerung zu senken, was auch der Attraktivität der Stadt als Wohnstandort zu Gute kommt.</p> <p>Gerade kleinere Städte wie Dessau-Roßlau bieten hierbei gute Voraussetzungen: die Entfernungen zwischen Zielen des Wohnens, der Versorgung, der Bildung, der Freizeit und teilweise auch der Erwerbstätigkeit im Stadtgebiet ist gering genug, dass man diese zumeist sehr gut („lautlos“) zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen kann. Das kommunale ÖPNV-Angebot ist vergleichsweise überdurchschnittlich gut und die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist grundsätzlich erheblich geringer als in Großstädte. Nicht</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Vorbemerkung zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---------------------------------|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>zuletzt bietet auch die Tradition des Fahrradfahrens in Dessau-Roßlau ein gewisses stadtypisches Potential.</p> <p>Angesichts des prognostizierten lokalen Bevölkerungsrückgangs ist zudem ein Rückgang der Verkehrsbelastung zu erwarten. Wie dieser ausfällt – von den Verkehrskennzahlen insgesamt und im Einfluss auf den Modal-Split – hängt auch von den richtigen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen ab. Insbesondere sollte keine verkehrsinduzierenden, kostenineffizienten und soziale Benachteiligung hervorrufenden¹ Tief- und Hochbauvorhaben bewilligt werden (insbes. großflächiger Einzelhandel „auf der grünen Wiese“, bestimmte Umgehungsstraßen). Vor dem Hintergrund ist zu begrüßen, dass die Stadt sich nun dazu bekannt hat, bei der anstehenden Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) diesen zu einem ganzheitlichen integrierten Mobilitätsentwicklungsplan weiterzuentwickeln. Auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt finden sich hier einige gute Ansatzpunkte - zuzüglich der Beiträge, die wir in unserer Stellungnahme zum INSEK eingebracht haben – aber auch unge löste Zielkonflikte mit Lärmrelevanz, z.B. zwischen den Zielen der Grünvernetzung, Naherholung und Tourismus mit der Tiefbauplanung.</p> <p>Man kann zusammenfassend feststellen, dass die Stadt Dessau-Roßlau ein großes Potential hat, sich (weiter) zu einer lebenswerten, umweltfreundlichen und auch „leisen“ Stadt der kurzen Wege zu entwickeln.</p> | <p>Ende der Vorbemerkungen.</p> |

¹ Gerade ältere, jugendliche oder sozial schwächere Personen verfügen (häufig) über keinen Privat-Pkw und sind auf Mobilitätsziele in guter Erreichbarkeit durch Fuß-, Rad- und/oder ÖPNV-Verkehr angewiesen.

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Grundsätzliches zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Dessau-Roßlau.</p> <p>Wie im LAP richtig dargestellt, gilt die Stadt Dessau-Roßlau nicht als Ballungsraum gemäß Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ULR) beziehungsweise der nationalen Umsetzung in § 47a-f im Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) und weiter konkretisiert in der Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (34. BImSchV). Somit besteht keine Pflicht der Stadt zur flächendeckenden umfassenden Lärmkartierung, sondern lediglich der Hauptverkehrsstraßen und Gemeindestraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz).</p> <p>Ziel der LAP ist es ein Konzept zu erarbeiten, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern und dabei ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Diesem Ziel kann nur eingeschränkt Rechnung getragen werden, wenn die Lärmbelastung nicht flächendeckend und umfassend betrachtet wird. Dieser Hinweis ist nicht als direkte Kritik an der Vorgehensweise der LAP in Dessau-Roßlau zu verstehen, zumal die Stadt auch weitere Straßen in die Lärmkartierung (auch schon der 1. Stufe) aufgenommen hat, sondern sollte beachtet werden bei der Interpretation der Ergebnisse der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Zu den Gründen im Einzelnen: Die Pflicht zur Durchführung der Lärmkartierung besteht für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, die gemäß § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) als Bundesfern- oder Landesstraße definiert sind. Die Stadt Dessau-Roßlau hat darüber hinaus auch die Kartierung für Gemeindestraßen vorgenommen, sofern die entsprechende Verkehrsbelegung erreicht war.</p> <p>Der Argumentation wird grundsätzlich gefolgt, aber eine flächendeckende Berechnung für das gesamte Stadtgebiet geht sehr weit über die vom Gesetzgeber gemäß § 47c BImSchG vorgeschriebenen Kartierungspflichten hinaus. Die zusätzliche Kartierung von Gemeindestraßen, die hinsichtlich der Verkehrsbelegung den Schwellwert zur Kartierungspflicht überschritten haben, hat bereits zu einer höheren Informationsdichte beigetragen.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Bei der Auswahl der (zusätzlich) kartierten Straßen in Dessau-Roßlau stellt sich konkret die Frage, warum z.B. nicht auch die Antoinettenstraße, die Friedrichstraße², die Alte Landebahn, Kornhausstraße und die Ziebigker Straße u.ä. betrachtet wurden. Die genannten Straßen dürften doch eine ähnliche Verkehrsbelastung aufweisen wie beispielsweise die kartierte Karlstraße oder stellen doch zumindest relevante Alternativstrecken für die untersuchten Verkehrsverlagerungsmaßnahmen dar.</p> <p>Ein wichtiger Nachteil der nicht flächendeckenden Lärmkartierung besteht beispielsweise darin, dass Verlagerungen des MIV auf nicht kartierte Straßen – seien sie geplant, um eine kartierte/hochbelastete Straße zu entlasten oder auch als ungeplante und ungewünschte Folgen anderer Maßnahmen – nicht erfasst werden.</p> <p>Auch werden Nebenstraßen mit einer Verkehrsbelastung unterhalb der Kartierungsschwelle nicht beachtet. Da ein Fahrbahnbelag aus Kopfsteinpflaster im Dauerschallpegel um bis zu 6 dB lauter sein kann als eine glatte Asphaltdecke, kann eine Kopfsteinpflaster-Nebenstraße auch bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von 4000 Kfz und mit Tempo 30 eine höhere Lärmbelastung als die kartierten Straßen verursachen. Da Kopfsteinpflaster aber vor allem in den Städten und Dörfern der neuen Bundesländer noch weit verbreitet sind, insbesondere in</p> | <p>Bei der Auswahl der zusätzlich kartierten Straße war das Verkehrsaufkommen das Entscheidungskriterium. Die nebenstehend aufgeführten Straßen überschreiten eine Belegung von 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr nicht. Das war zum Zeitpunkt der LAP der 1. Stufe so nicht absehbar.</p> <p>Aktuell wird der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau-Roßlau fortgeschrieben. Ein großer Teil der Aufgabenstellung berücksichtigt die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen. Erst nach dieser verkehrsplanerischen Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahmen (Entlastung, Verlagerung, Verdrängung) können belastbare Untersuchungen angestellt werden.</p> <p>Grundsätzlich wurden (gesetzeskonform und sogar darüber hinaus) alle Straßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr kartiert. Da im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung genau die nebenstehende Problematik auch thematisiert wurde, wurde dem Einwand folgend entschieden, 3 weitere Straßen (Elisabethstraße, Junkersstraße, Elballee) im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu untersuchen, siehe Punkt 16 im LAP. Weiterhin ist aber auch anzumerken, dass z. B. im Sanierungsgebiet</p> |

² Zumal mir in der Antwort auf meine Stellungnahme zum LAP 1. Stufe zugesagt wurde, dass diese Straße(n) in der 2. Stufe berücksichtigt werden würden.

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Wohngebieten, muss aus schallgutachterlicher Sicht beachtet werden, dass auch dort nicht berechnete Lärmprobleme bestehen können und dass nicht betrachtete Verdrängungen des MIV von Asphalt-Hauptstraßen in Kopfsteinpflaster-Nebenstraße besonders gravierend sind. Was die Öffentlichkeitsbeteiligung betrifft, so sollte diese Begrenztheit der Aussagekraft der Lärmkartierung sowie der Maßnahmenbewertung klar kommuniziert werden und Hinweise aus der Bürgerschaft aufgenommen werden, wo zusätzlich zu der 34. BImSchV-Berechnung Lärmprobleme in der Stadt wahrgenommen werden.</p> <p>Ein weiterer grundsätzlich verfahrensbezogener Mangel findet sich im Umgang mit Straßenkartierungen, die „im Nichts“ enden. Dies kann passieren, wenn die DTV einer kartierten Straße nach einer Kreuzung oder Abzweigung (knapp) unter die Kartierungsschwelle „rutscht“. Dies irritiert bei der Betrachtung der Karten die meisten Bürger sehr und verdeutlicht auch die Defizite einer nicht flächendeckenden Kartierung, zumal die Lärmbelastung in dem dann folgenden Abschnitt häufig nur 1 dB geringer ausfällt (z.B. bei einer Reduzierung Verkehrsmenge um ca. 20%). Dieser Fall ist in der Lärmkartierung der Stadt an der Puschkinallee zu beobachten, die an dem KVK an den „Sieben Säulen“ endet. Dass dieser Verkehrsstrom nicht im weiteren Verlauf betrachtet wurde verwundert erst Recht vor dem Hintergrund des expliziten Hinweis der Stadt auf der diesbezüglichen Website, dass zur „Vermeidung von Lücken ... immer der gesamte Straßenzug berücksichtigt“ wurde. Hier rege ich, wie auch viele Handlungsanleitungen zur Erstellung von LAP, diese Lücken zu schließen.</p> | <p>Dessau-Nord aus städtebaulicher Sicht bewusst Kopfsteinpflaster als Straßenbelag im Rahmenplan verankert ist. Darüber hinaus stellt eine Kopfsteinpflaster-Nebenstraße mit entsprechend schlechter Qualität der Fahrbahnoberfläche in einer Tempo-30-Zone keine wirkliche Alternative zu einer Asphalt-Hauptstraße dar.</p> <p>Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben gemäß § 47c BImSchG sind Hauptverkehrsstraßen, die gemäß Definition nach § 47b BImSchG lediglich Bundesfern- und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr darstellen, zu kartieren. Diese Straßen im Stadtgebiet sind durchgängig kartiert. Dass die Lärmkartierung mit der Puschkinallee (Gemeindestraße, nicht kartierungspflichtig) endet, ist dem Verkehrsaufkommen geschuldet, das nach dem Kreisverkehr innerhalb der Wohngebiete in Ziebigk und Siedlung die Kartierungsschwelle nicht mehr übersteigt. Bei gesetzeskonformer Kartierung wäre eine solche Situation nie entstanden.</p> <p>Das Schließen von Lücken bedeutet, dass lediglich auf einem Teilabschnitt die Verkehrsbelegung weniger als 3 Mio. Kfz/Jahr beträgt und danach dieser Schwellwert wieder überschritten wird.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Das oben ausgeführte Problem betrifft auch noch einen weiteren zentralen Zweck der LAP: auch ruhige Gebiete gemäß ULR können grundsätzlich ohne flächendeckende umfassende Lärmerfassung in der Stadt nur schwer identifiziert werden. Zwar hat der betreffende LAP in der 2. Stufe dennoch ein praktikables Vorgehen gefunden, grundsätzlich spricht diese aber einmal mehr für eine flächendeckende Lärmkartierung.</p> <p>Angesicht dieser aufgezeigten quasi systemimmanenten Einschränkungen der Wirksamkeit und Aussagekraft eine LAP rege ich an, eine tatsächliche umfassende flächendeckend Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung durchzuführen, zumal auch in der „Aufgabenstellung zur 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Dessau-Roßlau Teil: Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärm-minderung“ als eine verkehrspolitische Leitlinie die „Flächendeckende Minderung des Umgebungslärms, um so das Wohnumfeld und den Aufenthaltsraum der Bevölkerung zu entlasten“ genannt wird. Bemerkenswert ist hierbei auch der Hinweis bzw. die Erkenntnis, dass dadurch nicht nur die Lärmbelastung der Personen in ihren Wohnungen, sondern gerade auch beim Aufenthalt in den öffentlichen Straßenräumen, Plätzen und Parks deutlich besser erfasst werden kann. Ein weiterer Aspekt, der oben aus der gesetzlichen Definition der Ziele der ULR hervorgeht, ist die Feststellung, dass es nicht nur darum geht „vorzugsweise schädliche Auswirkungen ... durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“ sondern auch Belästigungen.</p> | <p>Der Argumentation wird grundsätzlich gefolgt, aber eine flächendeckende Berechnung für das gesamte Stadtgebiet geht sehr weit über die vom Gesetzgeber gemäß § 47c BImSchG vorgeschriebenen Kartierungspflichten hinaus.</p> <p>Es ist die Pflichtaufgabe der Stadt Dessau-Roßlau als zuständige Behörde gemäß § 47e BImSchG die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen. Für die flächenhafte Minderung des Umgebungslärms sorgen Lärm-minderungsmaßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen, da erreichbare Lärmpegelminderungen nicht an der Wohnbebauung enden, sondern auch dahinterliegende Straßen und Aufenthaltsräume der Bevölkerung erreichen, vergleiche hierzu die Pegeldifferenzkarten der untersuchten Straßen.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Vor diesem Hintergrund ist es zwar begrüßenswert, dass im LAP Dessau-Roßlau 2. Stufe die 24h/Nacht-Pegel von 65/55 dB(A) als Auslösewerte für die Lärmkartierung, wie auch vom Umweltbundesamt empfohlen, angewandt werden. Als mittelfristiges Ziel einer Lärmminierungsplanung sollten aber Schallpegel von 60/50 dB(A) nicht mehr überschritten werden. Langfristig sollten die WHO-Ziele 55/40 dB(A) angestrebt werden. Selbst wenn diese Pegelwerte kurzfristig und mittelfristig nicht erreichbar sind, so darf eine Lärmbewertung nicht bei 65/55 dB(A) aufhören. Zwar ist es durchaus sinnvoll zuerst eine Minderung der höchsten Pegel anzustreben, aber bei der Bewertung einer Maßnahme dürfen Pegelbelastungen unterhalb von 65/55 dB(A) nicht unbeachtet bleiben, wie es der Fall ist bei den Bewertung verschiedener Minderungsmaßnahmen im betreffenden LAP.</p> <p>So darf eine geringfügig Pegelminderung (im Grenzfall z.B. gar lediglich von einem Nachtpegel von 57 auf 56 dB(A)) nicht zu einer unverhältnismäßigen Mehrbelastung im nicht betrachteten Pegelbereich führen (z.B. von 54 auf 55 dB(A), und das gegebenenfalls bei einer sehr hohen Anzahl von Betroffenen). Derartige Effekte werden nach dem Bewertungssystem in diesem LAP nicht berücksichtigt, indem bei der Maßnahmenbewertung fast nur Betroffenen im Pegelbereich oberhalb 65/55 dB(A) bewertet werden. Somit rege ich, bei der Maßnahmenbewertung Effekte ab 24h/Nacht-Pegel von 55/45 dB(A) darzustellen. Es wäre auch zu prüfen, ob Pegelklassen <5 dB besser geeignet sind, weil bzw. wenn eine solche grobe Klassenbildung kleiner Lärminderungseffekte im Bereich von 2-3 dB nicht abbildet.</p> | <p>Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Lärmpegelminderungen entlang eines Straßenzuges, z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen können nicht zu einer Mehrbelastung einzelner Betroffener an dieser Straße führen, da die Lärmpegelminderung flächenhaft erfolgt. Eine Minderung um 3 dB(A) würde für einen Betroffenen, der nachts einem Lärmindex von 57 dB(A) ausgesetzt ist und somit oberhalb des Auslösewertes liegt, eine Reduzierung auf 54 dB(A) bedeuten, d. h. er fällt aus der Pegelklasse > 55 dB(A) in die Klasse > 50 dB(A) und der Auslösewert wird unterschritten. Bei dem Betroffenen, der vorher 54 dB(A) ausgesetzt war, ist nach der Lärmschutzmaßnahme nachts eine Belastung mit dem Lärmindex von 51 dB(A) wahrzunehmen. Das zwar eine spürbare Verminderung, auf Grund der Klassenbreite von 5 dB(A) (vorgegeben in § 4 Abs. 4 der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) bleibt er aber in der Klasse > 50 dB(A). Zusammenfassend wäre eine Zunahme der</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Grundsätzlich von Bedeutung ist auch das Verfahren der Lärmbelastungsermittlung. Zwar wird gemäß 34. BImSchV zunächst mit einem Verkehrs- und Schallausbreitungsmodell die Schallpegelimmisionen berechnet, das Ziel der ULR ist jedoch den „Lärm“, also die durchaus subjektiv als störend wahrgenommene Geräusche, zu minimieren. Abgesehen von der Tatsache, dass somit auch Maßnahmen zur Minderungen der Lärmwahrnehmung zu betrachten wären, weist dies unmittelbar darauf hin, dass bei der Bestandaufnahme zur Lärmbelastung sowie der Planung der Lärminderungsaktionen die Schallpegelkartierung durch Beiträge der Bürger der Stadt ergänzt werden sollen. Den weitgehenden Anspruch der Bürgermitwirkung formuliert Artikel 8, Absatz 7 der ULR “Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionsplänen gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden“. Diese Überprüfungsrecht kann gar soweit gehend verstanden werden, das Bürger letztendlich verifizieren oder falsifizieren sollen, ob die berechneten Lärmproblem tatsächlich die sind, die sie als am gravierendsten empfinden.</p> <p>Die weitgehende Einbindung der Bürger kann zudem vorher nicht bedachte Lösungsvorschläge aufzeigen oder hilft der Kommune bei der Entscheidung, welche Lärmprobleme am dringendsten wahrgenom-</p> | <p>Betroffenheit in der Pegelklasse > 50 dB(A) bei gleichzeitiger Reduzierung der Betroffenenzahl in der Klasse oberhalb des Auslösewertes zu konstatieren. Eine Mehrbelastung für den einzelnen Anwohner ist damit jedoch nicht verbunden.</p> <p>Die Lärmindizes wurden auf der Grundlage des gemäß § 5 Abs. 1 Nr.1 der 34. BImSchV einschlägigen Berechnungsverfahrens - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) – berechnet. Anregungen der Öffentlichkeit wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung mehrfach berücksichtigt, letztmalig durch das Einfügen des neuen Gliederungspunktes 16 im Ergebnis der Offenlage des Entwurfs sowie des Stadtgespräches am 8. April 2015.</p> <p>Die Prioritätensetzung erfolgte in Abhängigkeit von der Höhe der Belastung sowie der Anzahl der Betroffenen. Es wurde dabei festgestellt (siehe Tabelle 5), dass es im Stadtgebiet keine kartierte Straße mit</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>men werden und zuerst angegangen werden sollten. Letztgenannter Aspekt sollte aber nicht eine fachlich fundierte Einschätzung der Lärmexperten durch ein wenig qualifiziertes Massenvotum im Sinne einer NIMBY-Abwehrhaltung aushebeln, sondern vielmehr in Situationen gleichartiger konkurrierender Maßnahmen die Priorisierung so setzen lassen, dass diese mit dem wahrgenommenen Leidensdruck der Bürger übereinstimmen (z.B. bei der Frage, welche Kopfsteinpflasterstraßen zuerst saniert werden sollten).</p> <p>Beispielhaft für eine hervorragende Bürgerbeteiligung bei der Lärmaktionsplanung sei das Beispiel „Mach´s leiser - Mitwirkung bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig“ (siehe UBA-Text 23/2013) genannt. Idealerweise würde ich eine solche weitgehende Bürgerbeteiligung auch für Dessau-Roßlau begrüßen. In Kenntnis der relativ geringen Reaktionen der Bürgerschaft auf den Aufruf zur Mitwirkung zur Lärmkartierung (2. Stufe) möchte ich dem kommunalen Umweltamt hiermit aber keinen Vorwurf machen.</p> <p>Anregungen, Beiträge, Kritik und Frage zur Lärmaktionsplanung in Dessau-Roßlau</p> <p>Zur vorliegenden Aktionsplanung möchte ich die im Folgenden kurz angerissenen Aspekte anmerken (wenn gewünscht, können diese noch weiter ausgeführt werden):</p> | <p>einer sehr hohen Belastung und einer sehr hohen Anzahl Betroffener gibt, so dass die nächstniedrigere Stufe berücksichtigt werden konnte.</p> <p>Die Kopfsteinpflasterstraßen im Stadtgebiet sind keine kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen i. S. des § 47b BImSchG. Bei der nachträglichen Berücksichtigung einzelner Straßen im Nachgang der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Punkt 16) konnte zum Teil eine Überschreitung der Auslösewerte aber keine hohe Betroffenheit festgestellt werden, so dass hier keine Priorität besteht.</p> <p>Die Information wird zur Kenntnis genommen.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>1. Vor kurzem wurde ein Verkehrsgutachten welches kurzfristige Entlastung der Kavallerstraße durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen untersucht hat. Dieses hatte erhebliche Verlagerungspotentiale aufgezeigt, wie die Verkehrsverteilung in der Innenstadt so optimiert werden kann, dass dieser eine geringe Belastung für die Stadt und ihre Bürger darstellt. Dieses Gutachten sollte bei dieser LAP mit berücksichtigt werden und die entsprechenden Straßen mit kartiert werden (ohne und mit Maßnahme).</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der bestätigten Konzeption zur Teilentlastung der Kavallerstraße (BV/093/2014/VI-66), waren die Untersuchungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung bereits so weit abgeschlossen, dass das entsprechende Verkehrsmodell der herausgearbeiteten Vorzugsvariante erst bei der nächsten turnusmäßigen Überprüfung (Lärmkartierung 2017) berücksichtigt werden wird.</p> <p>Die erwähnte Verkehrsuntersuchung zeigt, dass es im Zuge der geplanten Entlastung der Kavallerstraße eine Verdrängung des Verkehrs auf mehrere Straßen des vorhandenen Straßennetzes in der Innenstadt erfolgen wird. Gemessen am Verkehrszuwachs zur Nullvariante ist auf keiner dieser Straßen mit einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens zu rechnen, d.h. eine im immissionsschutzrechtlichen Sinne wesentliche Änderung (3 dB(A)) der Verkehrslärmbelastung ist nicht zu erwarten.</p> <p>Durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen kann insgesamt eine Reduzierung der täglichen Verkehrsmenge um 6.700 Kfz erreicht werden. In Verbindung mit einer Tempo-30-Regelung bedeutet das bereits eine Reduzierung des Emissionspegels $L_{m,E}$ der Kavallerstraße um mehr als 4 dB(A). Zusätzliches Potential ist durch die gleichzeitig bewirkte Minderung des Schwerlastverkehrs in der Kavallerstraße vorhanden.</p> <p>Die Kavallerstraße ist eine der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet, die wegen des Verkehrsaufkommens von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr bereits im Rahmen der ersten Stufe der EU-Lärmkartierung 2007 und auch in der zweiten Stufe im Jahr 2012</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>2. Auch wenn die Lärmbelastung Dessau-Roßlaus durch Schienenverkehrslärm nicht zur Aufgabe der Stadt gehört, so sollte diese doch in Text- und Kartenteil des LAP dargestellt werden. Es muss zumindest lärmgutachterlich ausgeschlossen werden, dass sich durch die Kumulation des Straßen- und Schienenlärms Expositionspegel von über 70/60 dB(A) ergeben.</p> | <p>(mehr als 3 Millionen Kfz/a \cong 8.200 Kfz/24 h) erfasst wurde. Entsprechend der Kartierungsergebnisse (ohne Maßnahmen) ist die Wohnbebauung entlang der Kavallerstraße Lärmindizes ausgesetzt, die deutlich oberhalb der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung liegen. Die Auswertung zeigt weiterhin, dass eine hohe Anzahl von Betroffenen (100-500) einer sehr hohen bzw. hohen Verkehrslärmbelastung ($L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. > 65 dB(A)) ausgesetzt ist, so dass folgerichtig die Kavallerstraße als Konfliktgebiet erkannt und im Lärmaktionsplan mögliche Lärminderungsmaßnahmen wie die Tempo-30-Regelung sowie (nur im nördlichen Teil) die Reduzierung der Fahrspuren untersucht wurden. Die Verdrängungseffekte ins angrenzende Straßennetz wurden dabei nicht gesondert untersucht.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau berücksichtigt die Stellungnahme dahingehend, dass auf die Kartierung des Schienenverkehrslärms durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) im Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau hingewiesen sowie auf einen Link zu den Kartierungsergebnissen verweist. Aus urheberrechtlichen Gründen wird auf die vollständige und detaillierte Darstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung des Schienenverkehrslärms im Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau verzichtet.</p> <p>Grundsätzlich sind die Lärmkarten gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Flug- sowie Industrie- und Gewerbelärm) auszuarbeiten.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Es sollten noch weitere kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Geräuschminderung aus der Liste der auch von Ihnen zitierten LAI-Liste untersucht werden, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche (Bau-) Maßnahmen realisieren lassen:</p> <p>3. Minderung und Verlagerung des Verkehrsaufkommens: siehe Anmerkung 1.</p> <p>4. Senkung des Geschwindigkeitsniveaus: v.a. durch bauliche und verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen, z.B. in der Wolfgangstraße, der Puschkinallee, Junkersstraße oder durch Rechts-Vor-Links in der Karlstraße</p> | <p>Ankündigung weiterer Hinweise</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Im Lärmaktionsplan werden die Lärminderungsmöglichkeiten durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit untersucht. Für die damit einhergehenden Verdrängungseffekte ins übrige Straßennetz finden die erforderlichen Netzmodellrechnungen im Rahmen der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans statt. Die Untersuchungsvarianten wurden dabei aus dem Lärmaktionsplan übernommen. Weitere Verlagerungen des Verkehrsaufkommens aus der Innenstadt sind mit der Komplettierung des Tangentennetzes (Bau der Ostrandstraße) zu erwarten.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die Untersuchung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen (z. B. Tempo 30) in der Wolfgangstraße und Junkersstraße sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung (siehe Punkt 10 und 16.2). Entsprechend der Hinweise zur Lärmaktionsplanung von der LAI – AG Aktionsplanung vom 29. März 2009 kann im Einzelfall bei keinen oder nur geringen Betroffenheiten die Lärmaktionsplanung mit der Bewertung der Lärm-</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>5. Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. mit zeitlicher Beschränkung: z.B. Durchfahrtsverbot in der Kavaliertstraße, der Junkersstraße (zwischen Robert-Bosch-Straße und Brauereistraße) bei gleichzeitiger Schaffung eines Straßenanschlusses an die B 184 für die Schwerlasttransporter aus den Gewerbebetrieben im Bereich der Zeppelinstraße</p> | <p>situation abgeschlossen werden. Die Puschkinallee wurde deshalb nicht im der Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die Umsetzung einer Rechts-Vor-Links-Regelung in der Karlstraße ist aus verkehrsbehördlicher Sicht nicht zulässig, weil diese Regelung nur bei gleichberechtigten Straßen in Betracht kommt. Die Karlstraße ist durch einen sehr starken Durchgangsverkehr zwischen der B 185 und der Albrechtstraße gekennzeichnet und weist ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen als die einmündenden Nebenstraßen auf. Sie ist daher als Vorfahrtsstraße angeordnet. In Bezug auf die Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs kann diese Vorfahrtsregelung nicht aufgehoben werden. Es bestände eine erhöhte Unfallgefahr.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Die Reduzierung des Schwerlastanteils ist ein geeignetes Mittel die Verkehrslärmbelastung zu senken. Die Anordnung eines Durchfahrtsverbots für LKW setzt jedoch voraus, dass geeignete und zumutbare Alternativstrecken vorhanden sind, die möglichst abseits der Innenstadt bzw. von Wohnquartieren den Schwerlastverkehr aufnehmen können, ohne dabei zu einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrslärm- und Luftbelastungssituation zu führen. Nach dem Bau der Ostrandstraße sowie nach erfolgten Umbaumaßnahmen im Bereich der Ausfahrt zur Herrmann-Köhl-Straße (B184) kann dieser Vorschlag auch umgesetzt werden, ohne dass diese Maßnahmen Bestandteil des LAP sind. Speziell im Bereich der Junkersstraße lässt sich die Notwendigkeit zur Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>6. Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche: zahlreiche (Wohn-) Straßen in Dessau-Roßlau weisen einen sehr „lauten“ Kopfsteinpflasterbelag auf; dieses sollte als Lärmproblem erkannt und aufgelistet werden und eine Finanzierungsmöglichkeit zur Belagssanierung gesucht werden.</p> | <p>wegen der Unterschreitung der Auslösewerte, siehe Punkt 16.2 des LAP, im Rahmen dieser Planung nicht begründen.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Die Wohngebietsstraßen im Stadtgebiet, welche häufig noch Kopfsteinpflasterbelag aufweisen (z. B. in Dessau-Nord), sind keine Hauptverkehrsstraßen i. S. des § 47b BImSchG, wurden daher nicht kartiert und im Rahmen der Lärmaktionsplanung betrachtet.</p> <p>Es ist unstrittig, dass diese Art der Fahrbahnoberfläche akustisch auffällig ist. Diese Wohngebietsstraßen liegen zumeist in Tempo-30-Zonen, so dass die Belagssanierung eine rechnerische Lärminderung von 3 dB(A) bewirken könnte. Ein gesetzlicher Anspruch auf die Sanierung besteht jedoch nicht. Weiterhin ist aber auch anzumerken, dass z. B. im Sanierungsgebiet Dessau-Nord aus städtebaulicher Sicht bewusst Kopfsteinpflaster als Straßenbelag im Rahmenplan verankert ist.</p> |
| <p>7. Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung (Grüne Welle): z.B. in der zentralen Nord-Süd-Achse (Albrechtstraße bis Heidestraße).</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Die Verstetigung des Verkehrs ist ein geeignetes Mittel die Verkehrslärmbelastung zu senken. Jedoch speziell bei der vorgeschlagenen Optimierung der Ampelschaltung in der zentralen Nord-Süd-Achse würde das zu einer nicht gewollten Steigerung der Attraktivität dieser Verbindung, verbunden mit einer Erhöhung der Frequentierung der Straße, führen. Verkehrsleiteinrichtungen lenken den ortsfremden</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>8. Die langfristiger, planerischer und oftmals kostengünstigen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds sollte konkreter untersucht werden und entsprechende Lärminderungspotentiale berechnet werden, um die Realisierung durch andere Planwerke wie den Radverkehrsentwicklungsplan oder den geplanten Mobilitätsentwicklungsplan zu unterstützen.</p> <p>9. Einen erheblichen Mangel in der Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung besteht im Umgang mit den Planungen zur Ostrandstraße. Bei der Beschreibung von Maßnahmen zur Entlastung des Bereichs Dessau Innenstadt wurde die im VEP enthaltenen Ostrandstraße als gegeben angenommen, während das Planfeststellungsverfahren noch nicht weit gediehen ist und auch die Finanzierung immer unsicherer geworden ist. Der Umgehungsstraßenbau wurde zudem mit den Verkehrsberuhigungs-Maßnahmen in der Kavalierstraße verquickt. Aufgabe dieses schalltechnischen Gutachtens</p> | <p>Verkehr schon jetzt auf die Tangenten. Mit Untersuchungen zur Tempo-30-Regelung auf der Nord-Süd-Verbindung im Rahmen der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (Prognose-Planfall V 2-4) werden die Voraussetzungen geschaffen, hier weitere Widerstände aufzubauen und noch mehr Verkehr auf das Tangentensystem zu verlagern.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die Förderung des Umweltverbundes ist ein bewährtes Mittel, Einfluss auf den Modal-Split zu nehmen und eine Reduzierung des MIV zu erzielen. Für die Stadt Dessau-Roßlau wurde daher ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Aktuell wird der Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Die Wirksamkeit dieser Konzepte wird sich in neuen Verkehrszählungen widerspiegeln. Die erzielte Lärminderungswirkung kann dann in Vergleichsrechnungen ausgewiesen werden bzw. wird bereits mit der Lärmkartierung 2017 abgebildet.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Der Lärmaktionsplan basiert auf hinreichend gefestigten Planungen der Stadt Dessau-Roßlau wie z.B. die Beschlusslagen zur Flächennutzungsplanung und zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) - Stadtratsbeschluss Nr. 154/ 05 zur 3. Fortschreibung des VEP. Die Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ostrandstraße (2. und 3. Bauabschnitt) sind weit vorangeschritten. Der Erlass der Planfeststel-</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>wäre es unvoreingenommen zu prüfen, mit welchen Maßnahmen eine Lärmentlastung der Kavaliertstraße erreicht werden kann. Bei der zu erwartenden Verkehrsstärke sind diese Beruhigungsmaßnahmen größtenteils auch ohne den Bau der Ostrandstraße möglich (siehe div. großstädtische Beispiele). Eine Reduzierung auf 2 Fahrspuren, Lkw-Durchfahrtsverbot und Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie unterstützende bauliche und verkehrsordennde Maßnahmen führen bereits zu einer Lärminderung von einigen dB(A). Es ist nicht zu erwarten, dass durch die Ostrandstraße die gewünschte Verkehrsverlagerung stattfindet und sich dadurch zusätzlich eine merkliche Lärmentlastung einstellt, da von erheblich überschätztem Anteil an verlagerbarem Durchgangsverkehr auf der Kavaliertstraße ausgegangen wird. Dies kann letztendlich nur durch eine Fortschreibung bzw. Weiterentwicklung des aktuellen VEP ermittelt werden. Die LAP sollte im Zuge der VEP fortgeschrieben werden.</p> | <p>lunungsbeschlüsse wird voraussichtlich 2016 erfolgen. Die Ostrandstraße mit den Bauabschnitten Entlastungsstraße Schlachthof, Ringchluss Dessau-Nord und 2. Muldebrücke ist Bestandteil des im Flächennutzungsplan berücksichtigten und im Verkehrsentwicklungsplan festgesetzten künftigen Straßennetzes der Stadt Dessau-Roßlau. Der Abschnitt Entlastungsstraße Schlachthof wurde bereits realisiert. Mit der Fertigstellung der beiden letzten Bauabschnitte wird eine durchgängige Straßenverbindung zwischen der B 185 und der B 184 zur verträglichen Verkehrsverlagerung in die Stadtrandlage geschaffen. Sie bildet gemäß Beschluss zur 3. Fortschreibung des VEP eine Voraussetzung für die Umsetzung der Zielstellungen zur wirksamen Verkehrsentlastung von Wohngebieten und der Dessauer Innenstadt.</p> <p>Die geplante Umgestaltung der gegenwärtig hochbelasteten Kavaliertstraße in einen verkehrsberuhigten Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität (< 5.000 Kfz/24h) bildet einen Schwerpunkt bei der Entwicklung eines lebendigen, wirtschaftsstarken und attraktiven Stadtzentrums in Dessau-Roßlau. Mit dem bestätigten Konzept zur Teilentlastung der Kavaliertstraße vom Kfz-Verkehr vor Fertigstellung der geplanten Ostrandstraße (BV/093/2014/VI-66) liegt ein Verkehrsgutachten vor, welches die Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen in der Kavaliertstraße (Geschwindigkeitsreduzierung, Änderung der Verkehrsführung) ausweist. Diese Maßnahmen allein sind jedoch nicht ausreichend, das Verkehrsaufkommen auf weniger als 5.000 Kfz/24h zu senken. Demnach sind verkehrsorganisatorisch Verkehrsverlagerungen möglich, die zur Reduzierung der Verkehrsbelegung auf 12.000 Kfz/24h führen. Die weitere Verteilung des Verkehrsaufkommens von 7.000 Kfz/24h auf</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>10. Zu einer fundierten Abwägung der einzelnen Lärminderungsmaßnahmen gehört auch die Kosten-Nutzen-Betrachtung, wie sie auch vom LAI empfohlen wird. Eine Kosten-Nutzen- Betrachtung hat in diesem Lärmaktionsplan nicht stattgefunden. Im Zuge derer hätten auch andere Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen) erheblich günstiger abgeschnitten als der Bau (und Unterhalt) einer Umgehungsstraße. Dies betrifft auch die flächenhaft wirkenden Lärminderungsmaßnahmen.</p> <p>11. Es fehlt zudem die fundierte schalltechnische Abwägung zwischen Entlastung und Neubelastung. Das Gutachten erörtert weder die Neubelastung der Kleingartengebiete und Erholungsflächen in Dessau Nord durch die Ostrandstraße hinreichend noch die der Wasserstadt. In der Liste der betroffenen Straßenabschnitte wird die Wasserstadt überhaupt nicht aufgeführt. Abgesehen von Zerschneidungseffekten, Schadstoffbelastung und Verkehrssicher-</p> | <p>die bestehenden Straßen ist nicht möglich, ohne dass es zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrslärsituation für die dortigen Anwohner kommt. Durch den Bau der geplanten Ostrandstraße in Stadtrandlage wird eine Entlastungsmöglichkeit geschaffen, ohne dass zusätzliche Betroffenheiten im Sinne der Lärmaktionsplanung entstehen (Grenzwerte der 16. BImSchV sind einzuhalten).</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Eine Kosten-Nutzen-Analyse war im Zusammenhang mit den Straßenneubaumaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung entbehrlich, da hier die schalltechnischen Auswirkungen der laufenden und durch Beschlusslagen für die Verwaltung verbindlichen Planungen (Ostrandstraße) bzw. von anderen Baulastträgern (Landesstraßenbaubehörde – Teilortsumgehung Roßlau) geplante Vorhaben untersucht wurden. Auf eine gesonderte Kosten-Nutzen-Analyse für die Umsetzung der als kostengünstig bekannten Lärmmaßnahmen, z. B. Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) oder Fahrspurreduzierung (Abmarkierung) wurde bewusst verzichtet.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die schalltechnische Bewertung der Verkehrslärmbelastung durch die Ostrandstraße findet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens statt. Hier gilt es die Einhaltung der Immissions-Grenzwerte der 16. BImSchV an der schutzbedürftigen Nutzung nachzuweisen. Diese</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>heitsgefahr, etc. findet eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität dieser Anwohner durch Lärm statt, ungeachtet etwaiger passiver Lärmschutzmaßnahmen.</p> | <p>Grenzwerte betragen in Wohngebieten 59/49 dB(A), in Mischgebieten 64/54 dB(A) tags/nachts sowie in Kleingartenanlagen 64 dB(A) nur tags, d. h. sie liegen im Zusammenhang mit der Wohnnutzung immer unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Das Entlastungspotential durch den Neubau der Ostrandstraße ist im Lärmaktionsplan dargestellt (siehe Anhang 11). Dass durch die Verkehrsverlagerung in die Stadtrandlage zur wirksamen Verkehrsentslastung der Wohngebiete und der hochbelasteten Dessauer Innenstadt bisher weniger belastete Kleingartengebiete und Erholungsbereiche belastet werden, ist unbestritten. Durch die vorhandene Eisenbahntrasse der Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn ist jedoch eine – wenn auch nur geringe- Verkehrslärmvorbelastung der Kleingartengebiete bereits vorhanden. Die geplante Ostrandstraße folgt über weite Strecken dem Verlauf dieses bestehenden Verkehrsweges und somit einem Gebot der Planung zur Bündelung von Verkehrswegen (Lärm zu Lärm).</p> <p>Die Wasserstadt wurde auf Grund der Unterschreitung der Kartierungsschwelle von 8.200 Kfz/24h (maßgeblich hier die zur Lärmkartierung 2012 verwendeten Daten) nicht berücksichtigt. Für maßgebliche Immissionsorte in der Wasserstadt in unmittelbarer Nähe zur geplanten Ostrandstraße wurde im Rahmen der Schalltechnische Untersuchung für den 3. BA - Neubau der 2. Muldebrücke – der Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt. Entsprechende aktive (Schallschutzwände) und passive Lärmschutzmaßnahmen werden daher im Planfeststellungsbeschluss enthalten sein müssen, um den Lärmschutz an den betreffenden Objekten in der Wasserstadt zu gewährleisten und somit die berechtigten Ansprüche der Anwohner zu berücksichtigen. Es besteht jedoch kein Anspruch darauf, dass sich</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>12. Die Umgebungslärmrichtlinie hat zudem den Schutz ruhiger Gebiete zum Inhalt, die der Erholung der Bevölkerung dienen. Aus meiner Sicht und nach meinem Nutzungsverhalten ist der Schillerpark als ruhiges Gebiet anzusehen und somit vor weiterer Verlärmung zu schützen. Stattdessen wird aber durch eine Neuplanung „im Namen des Lärmschutzes“ der Bereich der Kleingartensiedlungen, Schillerpark, Scheplake und Dessau-Wörlitzer-Gartenreich durch die geplante Ostrandstraße in den Randbereichen verlärmte und zerschnitten. Dies ist insbes. nicht zu rechtfertigen, da die Lärminderung im Bereich der Albrechtstraße und Kavallerstraße nur verhältnismäßig gering dagegen ausfällt und zudem auch durch andere Maßnahmen in annähernd derselben Höhe erreicht werden kann.</p> | <p>die Immissionsbelastungssituation eines Grundstücks nicht verändern darf, solange die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen nicht überschritten werden.</p> <p>Insgesamt wird für die Wasserstadt eine deutliche Entlastung (Rückgang des Verkehrsaufkommens gemäß Aktualisierung der 3. Fortschreibung des VEP, Variante: LSA-Knoten Wasserstadt / 2. Muldebrücke mit Abbiegebeschränkungen um mehr als 40 %) durch die Komplettierung des Tangentennetzes prognostiziert.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Bei der „Neuplanung im Namen des Lärmschutzes“ handelt es sich um die Umsetzung der Beschlusslage zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Dessau - Stand 2004 (Stadtratsbeschluss Nr. 154/05 vom 13. Juli 2005). Die Planfeststellungsverfahren zum Bau der Ostrandstraße sind inzwischen weit vorangeschritten.</p> <p>Der Lärmaktionsplan nach der 1. Stufe der EU-Lärmkartierung wurde in den Jahren 2008/2009 erarbeitet. Zu diesem Zeitpunkt existierte bereits die o. g. Beschlusslage zum VEP, der zur Durchsetzung der verkehrspolitischen Ziele u. a. den Bau der Ostrandstraße für erforderlich hält, und war daher bereits bei der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Folgerichtig wurde diese Straßenneubaumaßnahme zur Komplettierung des Tangentensystems auch bei der Fortschreibung bei der Lärmaktionsplanung untersucht und die Entlastungswirkung schalltechnisch nachgewiesen. Der Bau der Ostrandstraße ist daher weiterhin Bestandteil des Maßnahmenplans im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Dessau-Roßlau.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Auch hierbei gebietet der schalltechnische Sachverstand das Wahrhaben des akustischen Selbstschutzes einer geschlossenen Blockrandbebauung, die zudem laut des Gutachtens u.a. im Bereich Kavaliertstraße/Albrechtsplatz schon mit Schallschutzfenstern ausgestattet sind. Bei geschlossener Bebauung ist zumeist die Ori-</p> | <p>Das Neubauvorhaben ist demzufolge keine „Neuplanung im Namen des Lärmschutzes“ sondern stellt vielmehr die Umsetzung des im VEP beschlossenen verkehrspolitischen Ziels zur Verkehrsentslastung der Innenstadt und von Dessau-Nord dar. Die Stadt Dessau-Roßlau als zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung ist an diese bestehende Beschlusslage zum VEP gebunden.</p> <p>Die Ausweisung „ruhiger Gebiete“ erfolgt erst im Rahmen dieser Fortschreibung der Lärmaktionsplanung. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass bei der Festlegung solcher „ruhigen Gebiete“, die vor der Zunahme des Lärms zu schützen sind, auch bestehende Planungen (Ostrandstraße) zu berücksichtigen sind. Schalltechnische Untersuchungen unter Einbeziehung der Ostrandstraße haben gezeigt, dass nicht der gesamte Schillerpark die Voraussetzungen zur Ausweisung als „ruhiges Gebiet“ ($L_{DEN} < 50 \text{ dB(A)}$) erfüllt. Auf den Liege- und Spielflächen des Schillerparks in der Nähe zur Wohnbebauung Ringstraße wird dieses Kriterium jedoch auch unter Berücksichtigung der Verkehrslärmbelastung durch die Ostrandstraße deutlich unterschritten, so dass der Schillerpark insgesamt die Qualität einer innerstädtischen Erholungsfläche besitzt. Davon wird auf ca. 90 % der Fläche des Schillerparks immer noch die Aufenthaltsqualität wie in einem „ruhigen Gebiet“ gewährleistet.</p> <p>Es ist unbestritten, dass eine geschlossene Blockrandbebauung schalltechnisch günstiger ist als eine frei abstrahlende Straße in Dammlage. Der Bau der Ostrandstraße ist jedoch verkehrspolitischer Wille und zwingende Voraussetzung für eine nachhaltige Entlastung und einer an der Aufenthaltsqualität orientierten Entwicklung des In-</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>entierung der Balkone, Schlaf- und Kinderzimmer in den Blockinnenbereich möglich, womit die (nächtliche) Lärmbelastung deutlich geringer ausfällt (Anhaltswert: Differenz von ca. 30 dB(A)). Zudem sind nach VBUS die Immissionspegel in 4m Höhe berechnet; die meisten Gebäude in diesem Bereich sind jedoch 3-4-geschossig, womit sich in oberen Geschoßen aufgrund des größeren Quelle-Empfänger-Abstandes die Immissionspegel nochmal verringern (außerdem sind in den EG dort zumeist Läden). Die Schallemission der Ostrandstraße liegt dagegen auf Ohrhöhe bzw. durch Dammlage im Bereich Kleingärtner noch darüber und strahlt tief ins das betroffene Gebiet hinein.</p> <p>Die Ostrandstraße verursacht an anderer Stelle erhebliche Lärmbelastungen, was in dem Gutachten nicht ausreichend bewertet wurde. Insbesondere werden ruhige Gebiete beeinträchtigt, was der Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie grundlegend widerspricht.</p> <p>13. Nach der Gegenüberstellung der Lärminderungseffekte der Ostrandstraße (Reduktion von 13-14% der Betroffenen) im Vergleich zur Teilortsumgehung B 184 im Stadtteil Roßlau Magdeburger Straße / Luchstraße (Reduktion von 40-49% der Betroffenen) sollte – erst Recht angesichts der geringeren Kosten und der Nicht-Neubelastungs-Schaffung – ein Fazit der LAP für die Präferenz dieser Straßenneubaumaßnahme aus Lärmschutzsicht ausgesprochen werden.</p> <p>Für Rückfragen und weitergehende konstruktive Beiträge stehe ich gerne zur Verfügung.</p> | <p>nenstadtbereiches.</p> <p>Unabhängig davon, dass einem Anwohner der Kavallerstraße nicht vorgeschrieben werden kann, in welche Richtung er schutzbedürftige Räume seiner Wohnung orientiert, ist es schwer vermittelbar, dass die Wohnbebauung im Bereich Kavallerstraße/Albrechtstraße weiterhin Lärmbelastungen oberhalb von 70/60 dB(A) ausgesetzt werden soll, damit in Kleingartensparten – die keinen nächtlichen Schutzanspruch besitzen – keine zusätzlichen Verkehrsgeräusche wahrnehmbar werden.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Die Straßenneubauvorhaben sind aus der Sicht des Lärmschutzes für den jeweiligen Stadtteil erforderlich und auch nur dort lärmindernd wirksam. Beide Neubauvorhaben fallen in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV und erfordern die nachweisliche Einhaltung der in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft. Neue Betroffenheiten i. S. der Lärmaktionsplanung sind bei beiden Vorhaben nicht zu erwarten, da die einzuhaltenden Grenzwerte im Wohn- bzw. Mischgebiet noch unterhalb der Auslösewerte der LAP liegen.</p> |

| | |
|--|---|
| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| Freundlich grüßt Sie Unterschrift | Eine Priorisierung der Teilortsumgehung B 184 (Baulastträger ist hier der Bund) ist nicht zielführend, da seitens der Stadt Dessau-Roßlau keine Einflussnahme auf Umsetzungstermine für die weitere Planung und den Bau der Straße möglich ist. |
| 2.7 Stellungnahme G vom 28. April 2015, schriftlich | |
| <p>Werte Damen u. Herren,</p> <p>die Anwohner der Luchstraße sind der Meinung um eine wirkliche Beruhigung und die Reduzierung der Umweltbelastung zu erreichen müsste die Teilortsumfahrung für Roßlau so schnell wie möglich gebaut werden da auch mit der Zerbster Brücke eine weitere Aufgabe bevor steht. Die Stadt will auch noch die Grundsteuer B erhöhen ein Hohn für die Hauseigentümer der Luch- u. Magdeburger Straße. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h sei auch eine Lösung bis zum Bau der Umgehung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Unterschrift</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Sowohl der Bau der Teilortsumgehung Roßlau B 184 als auch Untersuchungen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung sowie im Maßnahmeplan der LAP enthalten.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|--|---|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| 2.6 Stellungnahme H vom 30. April 2015, schriftlich | |
| <p>Sehr geehrte Frau Dr. Kegler,</p> <p>bezugnehmend auf die Veranstaltungsreihe „Stadtgespräche“, eine öffentliche Informationsveranstaltung über den Entwurf Lärmaktionsplanes, vom 08. April 2015 im BBFZ, hatte ich zum Thema „Lärm-schutz“, in der Junkersstraße, ein Wohn- und Industriebereich in Dessau - West, Stellung genommen. Sie werden sich bestimmt daran erinnern.</p> <p>Dabei hatte ich auch über die Probleme und Schwierigkeiten, bei meinen bisherigen Bemühungen geschildert.</p> <p>Die MZ berichtete am 10.04.2015, über das Stadtgespräch und gab den Hinweis, dass Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan bis zum 30. April 2015 abgegeben werden können. Das möchte ich hiermit tun.</p> <p>Die Junkersstraße, die in einen sehr schlechten baulichen Zustand ist, wird von vielen Fahrzeugen als Nord - West Verbindung genutzt, sowie auch umgekehrt. Hinzu kommt, dass auch hier sehr viel Schwerlastverkehr von der Firma GSD, von dem ehemaligen Gelände des Zementanlagenbaus in der Brauereistraße kommt, durchfährt und sehr viel Lärm im Nachtbereich verursacht.</p> | <p>Die Stadt Dessau-Roßlau berücksichtigt die Stellungnahme dahingehend, dass die Junkersstraße nachträglich im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht wurde, auch wenn die Junkersstraße keine Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47b Nr. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist (weder Bundes- oder Landesstraße noch überschreitet das Verkehrsaufkommen die Grenze von 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (8.200 Kfz/24h)).</p> <p>Ausschlaggebend für diese Entscheidung war, dass die Junkersstraße gemäß Aktualisierung zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau zwar mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 994 und 1468 Kfz/24h (aktuelle Zählergebnisse vom 8. September 2015 weisen einen DTV-Wert in Höhe von 1018 Kfz/24h aus) sehr deutlich unterhalb der Schwelle zur Kartierungspflicht liegt, dass aber auf Grund der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche (Kopfsteinpflaster) und des daraus resultierenden Zuschlages (6/3 dB(A)) bei der Berechnung des Emissionspegels der Straße durchaus Werte erreicht werden können, die vergleichbar mit einer kartierungspflichtigen Straße sind. Dementsprechend könnten die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} bzw. L_{Night}) auch an ausgewählten Objekten in der Junkersstraße überschritten werden. Das galt es nachträglich zu prüfen.</p> |

| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
|---|--|
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Seit vielen Jahren ist der Lärm in der Junkersstraße bekannt und nicht hinnehmbar. Bereits im Jahr 2007, versuchen Bewohner dieser Straße, die Stadt Dessau - Roßlau auf dieses Problem aufmerksam zu machen und baten um Abhilfe.</p> <p>Unternommen wurde gegen diesen Lärm, bisher nichts. Eine Asphaltierung würde den Lärm um einiges verringern.</p> | <p>Die Ermittlung der Lärmindizes ist erfolgt und unter dem Punkt 16.2 im Lärmaktionsplan dargestellt. Zusammenfassend wurde dabei festgestellt, dass es keine Überschreitungen der Auslösewerte und somit keine Betroffenen i. S. der Lärmaktionsplanung gibt.</p> <p>Entsprechend der Hinweise zur Lärmaktionsplanung von der LAI – AG Aktionsplanung vom 29. März 2009 kann im Einzelfall bei keinen oder nur geringen Betroffenheiten die Lärmaktionsplanung mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden. Die Junkersstraße wird deshalb nicht in den Maßnahmeplan der Lärmaktionsplanung aufgenommen.</p> <p>Dennoch gibt es aktuell Planungen des Tiefbauamtes die Junkersstraße grundhaft auszubauen und mit einer Asphaltoberfläche zu versehen, was aus der Sicht des Schallschutzes grundsätzlich befürwortet wird.</p> <p>Neben der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche besitzen unbestritten auch die nächtlichen Schwerlasttransporte durch die Junkersstraße ein erhebliches Störpotential. Zur Lösung des Problems werden daher mit der Fa. GSD Großanlagen- und Schwermaschinenbau Dessau GmbH Verhandlungen zur Verlagerung der Verkehrsanbindung geführt. Es ist angedacht, die antragspflichtigen Großraum- und Schwerlasttransporte (ca. 70 – 100 Fahrzeuge im Monat) zukünftig über die zwar vorhandene, aber noch zu ertüchtigende Ausfahrt direkt zur B 184 (Hermann-Köhl-Straße) zu führen.</p> |

| | |
|---|--|
| Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) | |
| Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange | |
| Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
| <p>Der Lärmschutz für die Junkersstraße muss dem Fachausschuss als konkreter Punkt des Aktionsplanes mit vorgelegt werden.</p> <p>Die Unterlagen, die sich bis heute angesammelt haben, würde ich Ihnen gern zur Verfügung stellen und liegen meinem Schreiben bei.</p> <p>Für Ihre Bemühungen, möchte ich mich, im Voraus recht herzlichen bedanken.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Unterschrift</p> | <p>Eine Berücksichtigung der Junkersstraße kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen, dennoch sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrslärmsituation durch das Tiefbauamt und die GSD GmbH in Planung.</p> <p>Die Unterlagen werden zur Kenntnis genommen.</p> |

3. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

In Wahrnehmung der gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG an die Gemeinde übertragenen Aufgaben hat das Amt 83 eine Beteiligung der städtischen Ämter (Amt 32 – hier: Straßenverkehrsbehörde, Amt 61 – hier: Stadtentwicklung, Geodienste, Amt 66 – hier: Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger) jeweils themenbezogen über den gesamten Zeitraum der Planung durchgeführt. Weiterhin erfolgte die Diskussion der möglichen Lärminderungsmaßnahmen sowie der Prioritätensetzung im Rahmen der Teilnahme an der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe Verkehrsorganisation (AGVO).

Die bereits zum Vorentwurf des Lärmaktionsplanes eingegangenen Anregungen und Hinweise der Ämter wurden im Entwurf der Lärmaktionsplanung entsprechend eingearbeitet. Diesem Entwurf samt Offenlage des Lärmaktionsplanes wurde durch die Fachämter zugestimmt.

Aus diesem Grund hat eine erneute Beteiligung nicht nochmals stattgefunden, so dass keine abwägungsrelevanten Stellungnahmen vorliegen.

Impressum:

Stadt Dessau-Roßlau
Amt für Umwelt- und Naturschutz
Zerbster Straße 4
06844 Dessau-Roßlau

Besucheranschrift:
Markt 5
06862 Dessau-Roßlau

Telefon: 03 40 / 2 04 - 20 83
Telefax: 03 40 / 2 04 - 29 83
E-Mail: laermaktionsplan@dessau-rosslau.de

Ansprechpartner: Herr Kniestedt
Telefon: 03 40 / 2 04 – 1684