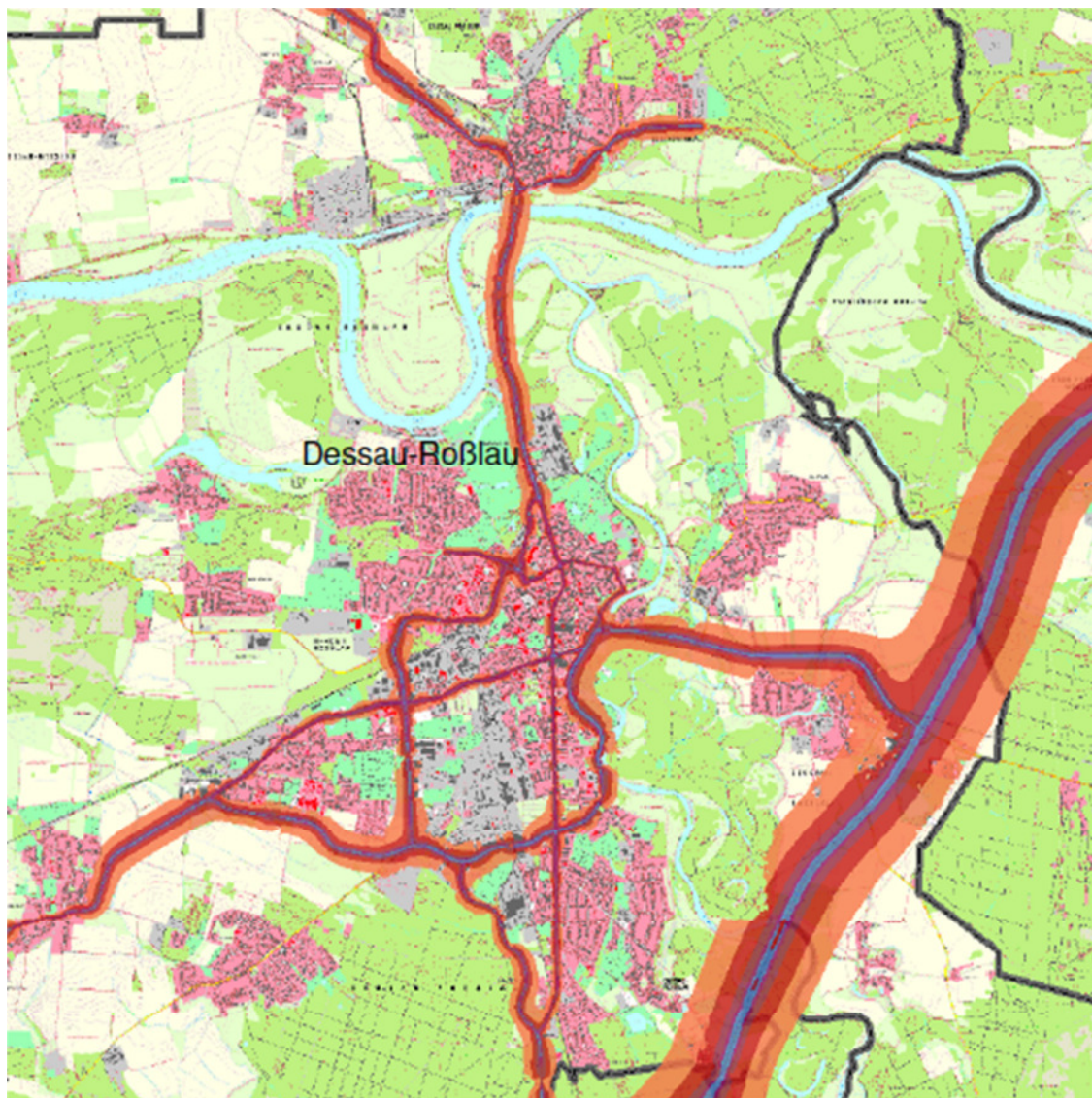


LÄRMAKTIONSPLANUNG



ABWÄGUNG

der zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 3 der Stadt Dessau-Roßlau in der Fassung vom April 2018 vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

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 – 2 69 20 83
E-Mail: laermaktionsplan@dessau-rosslau.de

Ansprechpartner: Herr Kniestedt
Telefon: 03 40 / 2 04 – 16 84

Inhaltsverzeichnis

1. Verfahrensvermerk
2. Stellungnahmen der Öffentlichkeit
 - 2.1 Stellungnahme A vom 16. Mai 2018, per E-Mail
 - 2.2 Stellungnahme B vom 31. Mai 2018, per E-Mail
 - 2.3 Stellungnahme C vom 31. Mai 2018, per E-Mail
 - 2.4 Stellungnahme D vom 1. Juni 2018, schriftlich
3. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
 - 3.1 Stellungnahme des Amtes für öffentliche Sicherheit und Ordnung (Amt 32) vom 2. Juli 2018, per E-Mail
 - 3.2 Stellungnahme des Amtes für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste (Amt 61) vom 28. Juni 2018, per E-Mail
 - 3.3 Stellungnahme des Tiefbauamtes (Amt 66) vom 25. Juni 2018, per E-Mail

1. Verfahrensvermerk

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Dessau-Roßlau basiert auf der Grundlage der Ergebnisse der 3. Stufe der Lärmkartierung aus dem Jahr 2017, welche erstmals zentral für das Land Sachsen-Anhalt Land durch das Landesamt für Umweltschutz (LAU) durchgeführt wurde.

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ist ebenfalls durch das LAU erfolgt und fand vom 22. August bis 30. November 2017 statt. Die während dieser Zeit eingegangenen Vorschläge und Hinweise wurden durch das LAU zusammengefasst und der Stadt Dessau-Roßlau zur Abwägung und Berücksichtigung bei der Erarbeitung des Lärmaktionsplans (LAP) übergeben. Eine Übersicht zur Abwägung dieser Vorschläge ist in Anlage 7 des LAP enthalten. Entsprechend geeignete Vorschläge wurden in den Entwurf des LAP übernommen.

Der Entwurf des LAP hat gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 2. Mai bis 1. Juni 2018 im Rathaus Roßlau, Markt 5 in 06862 Dessau-Roßlau im Rahmen der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung öffentlich ausgelegt und ist seit diesem Zeitraum gleichzeitig auf der Umweltseite der Stadt Dessau-Roßlau [<http://verwaltung.dessau-rosslau.de/stadtentwicklung-und-umwelt/natur-und-umwelt/luft-laerm/laerm.html>] einsehbar. Dadurch bestand nochmals für jedermann die Möglichkeit eine Stellungnahme zu den vorgesehenen Lärmminderungsmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung abzugeben.

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

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 16. Mai 2018, per E-Mail	
Anrede, wir danken für das nette Gespräch gestern und senden Ihnen heute in der Anlage unsere Gedanken zum Lärmaktionsplan. Irgendwie stellen wir fest das das im Rathaus ausliegende Material ein anderes ist als das im Internet zu lesendes (Stand 05.11.2015) hier fehlt z. B. die Kühnauer Straße, während sie im Exemplar im Rathaus erfasst ist, was wir natürlich begrüßen. Ergänzend steht für uns die Frage 1. ob die durchgeführten Betrachtungen oder auch Messungen mit den baulichen Bedingungen hinsichtlich des Schallschutzes an den Gebäuden verglichen wurden und sich daraus Möglichkeiten für den passiven Lärmschutz ergeben würden.	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes (LAP) ergeben sich daraus nicht. Der Vorschlag zur Anpassung der Lichtsignalanlage wird losgelöst von der Lärmaktionsplanung bewertet. Sowohl im Rathaus in Roßlau als auch im Internet war der Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) Stufe 3 (Stand 11.04.2018) einzusehen. Die Kritik, dass der Entwurf im Internet offenbar schwerer zu finden war als der LAP Stufe 2 (Stand 05.11.2015), ist durchaus berechtigt. Der von den Hauptverkehrsstraßen verursachte Verkehrslärm wird im Rahmen der Lärmkartierung flächenhaft berechnet. Dabei finden die für die Höhe des Emissionspegels der Straße die maßgeblichen Faktoren, wie die maßgebende stündliche Verkehrsstärke und der LKW-Anteil, die zulässige Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigungen und Gefälle sowie die Reflexion, Berücksichtigung. Informationen über die bauliche Beschaffenheit der angrenzenden Bebauung spielen dabei keine Rolle und liegen im Übrigen flächendeckend auch nicht vor. Sie können jedoch aus der Höhe der Verkehrslärmbelastung an Ihrem Wohnhaus und in Kenntnis der Schalldämmwerte Ihrer Wohnraumfenster Rückschlüsse ziehen, ob ein ausreichender passiver Lärmschutz vorhanden ist.

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. In den ausliegenden Unterlagen ist nur der Bereich bis Kinderkrippe als mögliche 30 km Zone in der Nachtzeit vorgesehen (das wollte ich noch mal nachlesen und bin dann auf die Verschiedenheit der Exemplare gestoßen), ergänzend meinen wir dies sollte (siehe auch unser Schreiben) bis in den Kreuzungsbereich fortgesetzt werden und auch am Tage gelten, (die Kinderkrippe ist ja nachts nicht belegt). In jedem Falle wäre ein Stationärer "Blitzer" auf jeden Fall erforderlich, weil nur ein Schild (leider) zu wenig bringen würde. Mit freundlichen Grüßen Unterschrift Anhang zur E-Mail: <u>Istzustand</u> : Kühnauer Str. aus der Richtung Stadt in Richtung Kreuzung Kühnauer Str. / Herrmann-Köhl-Str. / Ziebigker Str. - Verkehr rast oftmals mit hoher Geschwindigkeit über die Strecke „Einmündung“ Waldkaterweg zur Kreuzung Kühnauer Str. / Herrmann-Köhl-Str. / Ziebigker Str., um noch die Grünphase an der Ampel „mitzunehmen“, insbesondere in der Nacht	Im Bereich der Wohnbebauung Kühnauer Straße sind die Auslösewerte für die LAP in Höhe von 65/55 dB(A) deutlich überschritten, an der Wohnbebauung am Ostende des Waldkaterwegs werden diese zumindest noch erreicht. In der Stufe 3 der LAP wird unter Punkt 5.2 das Lärminderungspotential von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Kühnauer Straße untersucht. Dabei wurde der gesamte Straßenzug vom Kreisverkehr bis zur Einmündung Ziebigker Straße betrachtet. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird die Kühnauer Straße in den Maßnahmeplan des LAP aufgenommen. Vor einer verkehrsbehördlichen Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung sind jedoch noch vertiefende schalltechnische Untersuchungen erforderlich, in deren Ergebnis und nach Abwägung sämtlicher Belange (z. B. Verkehrsrecht, Betroffenheit, absolute Höhe der Belastung) dann über den konkreten Bereich und Zeitraum der Anordnung von Tempo 30 entschieden wird. Das Problem der Geschwindigkeitsüberwachung ist bekannt. Kontrollen würden dann durch den mobilen Blitzer durchgeführt werden, so wie es bereits jetzt auch an der Kühnauer Straße schon der Fall ist. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Beurteilung des IST-Zustandes zur Kenntnis.

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
- Oft längere Staubildung auf dieser Strecke vor der Ampel Kühnauer Str. / Herrmann-Köhl-Str. / Ziebigker Str. (beide Fahrbahnen Richtung Brücke bzw. Richtung Ziebigker Str.) - zusätzlicher Lärm, ohne den reinen Fahrlärm, durch das Anhalten und Anfahren und durch den Verkehr im Stand , dadurch zusätzlich auch höhere Abgasbelastung für das Wohngebiet entlang der Kühnauer Str. - Erschütterungen sind ebenfalls in den Gebäuden zu spüren, Minderung des Wertes - Die relativ häufigen Rettungsfahrzeuge haben oft kein Durchkommen, da der Stau vor der Kreuzung auf beiden Fahrbahnen besteht und dadurch die Signale während dieser Zeiträume zu hören sind - Behinderung des Verkehrs aus der Zufahrt „Sackgasse“ auf die Kühnauer Str. <u>Vorschläge:</u> 1. Zusätzliche Ampel vor „Eingang Waldkaterweg „ auf Kühnauer Str. aus Richtung Stadt, mit zeitigerer Rotphase vor der Ampel am Übergang Kühnauer Str. / Herrmann-Köhl-Str. / Ziebigker Str. Problem könnte evtl. vorläufig auch durch Zusatzschild: „Bei Rot hier halten“ mit Warnblinker gelöst werden Vorteile: - Strecke Waldkaterweg - Kreuzung wird <u>immer leergefahren</u> , verminderte Anfahr- und Haltegeräusche, Verringerung der Abgasbelastung für Wohngebiet	Anmerkung: Die Ampel im Einmündungsbereich Kühnauer Straße / Hermann-Köhl-Straße / Ziebigker Straße wird nicht im Dauerbetrieb betrieben. Insbesondere der Nachtzeitraum ist fast vollständig ausgespart, so dass hier zusätzlicher Lärm durch Abbrems- und Anfahrvorgänge auf der Kühnauer Straße vermieden wird. Auch am Wochenende ist die Ampel nur eingeschränkt in Betrieb. Für eine abschließende Entscheidung zur Machbarkeit einer zusätzlichen Ampel sind aus verkehrsbehördlicher Sicht weitere Untersuchungen erforderlich. Der Vorschlag wird in der Arbeitsgruppe Verkehrsorganisation der Stadt Dessau-Roßlau erörtert und weiterbearbeitet. Die gesonderte Aufnahme des Vorschlags im Maßnahmenplan der LAP ist dazu nicht erforderlich. Durch Betriebszeitregelungen für die Ampelkreuzung werden Störungen des sensiblen Nachtzeitraumes durch Abbrems- und Anfahrgeräusche auf der Kühnauer Straße bereits weitestgehend vermieden. Eine Querungshilfe ist bereits eingebaut.

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
- Fahrräder können ungehinderter Straße queren (Waldkaterweg / Brauereistr.) - Autos vom Hort (Brauereistr.) könnten in die Strecke Waldkaterweg / Kreuzung besser einbiegen - Rettungsweg wäre dann besser frei - Der Stau wäre dann ab neuer Ampel entlang der Kühnauer Str. (rückwärts), hier ist keine Wohnbebauung - Ausfahrt aus der „Sackgasse“ problemlos 2. Herabsetzung der Geschwindigkeit (30 Km/ h) 3. Installation eines „Blitzers“ in Höhe Eingang Kiefernweg/ Waldkaterweg Unterschrift	Die beabsichtigte Geschwindigkeitsreduzierung ist Teil des Maßnahmenplans. Die Geschwindigkeitsüberwachung erfolgt turnusmäßig bereits jetzt durch einen mobilen Blitzer.
2.2 Stellungnahme B vom 31. Mai 2018, per E-Mail	
Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe mir den aktuellen Entwurf der 3. Stufe der Lärmkartierung genauer angesehen. In diesem Entwurfe sind falsche Aussagen zur Verkehrszählung auf der BAB 9 beinhaltet. Die Aussagen der Lärmkartierung werden um 25% überschritten. Dazu sind im Anhang aktuelle öffentliche Zahlen und deren Quellen zusammengestellt. Sicher sind keine neuen Lärmuntersuchungen zu veranlassen nur weil (ausschließlich rechnerisch ermittelte) Prognosezahlen nicht erreicht sind. Das ändert am Lärmproblem nichts. Wenn schon Verhandlungen	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Daraus ergeben sich nachfolgende Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes. Die Anmerkung ist dahingehend berechtigt, dass die in der Anlage 7 des Entwurfs als aktuell bezeichneten Zählergebnisse nicht korrekt sind. Hier wurde auf Seite 42 irrtümlich auf die Zählergebnisse der manuellen Straßenverkehrszählung 2010 für den Abschnitt zwischen Dessau-Ost und Dessau-Süd verwiesen. Dieser Fehler wird redaktionell korrigiert und auf die Zählwerte der manuellen Straßenverkehrszählung 2015 (DTV 54.200 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil SV in Höhe von 16,8 %) Bezug genommen. Die Berechnungen zur Lärmkartierung

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
mit den zuständigen Behörden geführt werden, dann ist durch die Dessau-Roßlauer Verwaltung auch im Sinne der Bürger dieser Stadt zu verhandeln.	sind mit den korrekten Zahlen erfolgt. Die Kernaussage der Abwägung vom Januar 2018 gilt unverändert fort. Die Prognosezahlen aus den Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB 9 werden weiterhin deutlich unterschritten, selbst wenn man Zählwerte aus 2016 berücksichtigen würde. Insbesondere der LKW-Anteil bleibt deutlich unter den Prognosewerten zurück. Der Entwurf des LAP baut auf den Ergebnissen der 3. Stufe der EU-Lärmkartierung auf. Diese wurde für das Land Sachsen-Anhalt zentral durch das Landesamt für Umweltschutz (LAU) durchgeführt. Als Basis für die Lärmkartierung wurden einheitlich die Verkehrsbelegungszahlen der manuellen Straßenverkehrszählung 2015 des Bundesamtes für Straßenwesen berücksichtigt. Diese weisen für den Autobahnabschnitt zwischen Dessau-Ost und Dessau-Süd einen DTV von 54.200 Kfz/24h und einen SV-Anteil von 16,8 % aus. Dabei hat das LAU auf eine detaillierte Auswertung der Zählergebnisse zurückgreifen können, die sogar eine noch differenziertere Betrachtung des Tag/Abend/Nacht-Zeitraumes, insbesondere hinsichtlich des LKW-Aufkommens, ermöglicht hat (siehe hierzu Punkt 4.2 des Berichts zur 3. Stufe der EU-Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen-Anhalt – [https://lau.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLU/LAU/.Laerm/Laermkartierung/Dritte_Stufe/DessauRoßlau_LK.pdf]). Die Zählwerte aus 2016 weisen einen Zuwachs der Verkehrsbelegung auf 58.555 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 14,6 % aus. Rechnerisch führt diese Erhöhung der Verkehrsbelegung um ca. 8% bei gleichzeitiger Verringerung des SV-Anteils um ca. 13 % jedoch zu keiner relevanten Erhöhung der Verkehrslärmbelastung. Die Aussagen der Lärmkartierung sind daher nicht zu beanstanden.

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
Gezielt meine ich damit, dass im Rahmen der Wartung von Fahrbahnübergangskonstruktionen an der BAB 9 diese durch fugenlose und damit deutlich weniger lärmintensive Konstruktionen gewechselt werden. Es handelt sich hier um Verschleißteile einer Brücke und folglich um Wartungsarbeiten. Solch lärm mindernde Maßnahmen, die dem Stand der Technik entsprechen, darf der Bürger (neben Energiewende, Natur- und Artenschutz) von Staat und Politik erwarten. Auch der Bürger hat einen Anspruch auf Schutz vor Gefahren, hier sogar gesundheitsgefährdenden Gefahren. Das gilt für Geschwindigkeitsbegrenzungen aus lärm mindernden Aspekten analog. Ich fordere Sie auf die Lärmkartierung sachlich richtig zu stellen und verbindliche lärm mindernde Maßnahmen für die Bürger der Stadt in diesem Dokument fest zu verankern. Über Ihre Aktivitäten werden Sie mir berichten! Bitte senden Sie mir eine Empfangsbestätigung. Mit besten Grüßen Unterschrift	Der Träger der Straßenbaulast (Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd) wurde um Stellungnahme zu diesem Vorschlag aus der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung gebeten. Dieser antwortete wie folgt: „Die Art bzw. konstruktive Ausbildung von Fahrbahnübergangskonstruktionen richtet sich nach Bauwerkskonstruktion und –länge. Je nach erforderlichem Dehnweg werden verschiedene Übergangskonstruktionen eingesetzt. Fugenlose Fahrbahnübergänge, sogenannte Belagsfugen, sind daher nur begrenzt einsetzbar. Es ist richtig, dass Fahrbahnübergangskonstruktionen gewartet und wenn erforderlich instandgesetzt bzw. bei größeren Schäden/ größerem Verschleiß erneuert werden. Eine Erneuerung wird bei mehrprofiligen Fugen generell lärm gemindert ausgeführt.“ Der Austausch der Fahrbahnübergangskonstruktionen kann aus Gründen des Lärmschutzes durch die Stadt Dessau-Roßlau nicht eingefordert werden. An der Wohnbebauung in der Ortslage Mildensee werden die Auslösewerte der LAP in Höhe von 65/55 dB(A) für den Lärminde x L_{DEN} bzw. L_{Night} durch den Verkehrslärm der BAB 9 nicht überschritten. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB 9 die „Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach“ geprüft und festgesetzt. Mit der Einhaltung der Immissionsrichtwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und Unterschreitung der Auslösewerte der LAP wird ein angemessener Schutz vor Verkehrslärm gewährleistet. Darüber hinausgehende Forderungen lassen sich aus immissionschutzrechtlicher Sicht nicht begründen. Es steht dem Träger der Straßenbaulast jedoch frei aus anderen Gründen, wie beispielsweise im

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
Anlage: Aktuelle Verkehrszahlen BAST	Bereich zwischen Vockerode und Dessau-Ost, Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen. Eine Richtigstellung der Lärmkartierung ist nicht geboten, da diese auf der Grundlage der im Land einheitlich zu berücksichtigen Verkehrsbelegungszahlen der Bundesverkehrswegezählung 2015 erfolgt ist. Darüber hinaus wurde die Lärmkartierung durch das Landesamt für Umweltschutz durchgeführt, so dass die Stadt Dessau-Roßlau keinen Einfluss auf die Ergebnisse der Lärmkartierung hat. Für die Bereiche, in denen die Verkehrslärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte der LAP liegen, wurden Lärmminderungsmaßnahmen untersucht und ggf. im Maßnahmenplan (Anlage 10 des LAP) festgeschrieben.
2.3 Stellungnahme C vom 31. Mai 2018, per E-Mail	
Sehr geehrte Damen und Herren, der Ortschaftsrat Mildensee fasst den Beschluss, zur 3. Stufe der EU-Lärmkartierung folgende Forderungen einzubringen: 1. Es wird gefordert, dass auf der B 185, ab dem Abzweig Breitscheidstr. bis zum Abzweig Sollnitzer Allee, beidseitig durchgehend eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h erfolgt.	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Grundsätzliche Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Es ist jedoch redaktionell die Angabe einer Verkehrsbelegung zu korrigieren. Durch die obere Straßenverkehrsbehörde (Landesverwaltungsamt) wurden grundsätzliche Vorgaben zur Ermessenslenkung bei verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm gegeben, welche einen sehr hohen Anspruch an die Anforderungen zur Nutzung solcher Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen, stellen. Für die Einschränkung der Geschwindigkeit auf 70 km/h müsste eine gutachterliche Abwägung zwischen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des

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
	Straßenverkehrs und dem tatsächlichen Schutzbedürfnis der Anwohner zu Gunsten des Lärmschutzes getroffen werden können. Dabei spielt auch die Anzahl der Betroffenen/schützenswerten Haushalte sowie die potentiell erreichbare Lärminderung eine Rolle. Auch ggf. bestehende Verdrängungseffekte wären hier zu berücksichtigen. Eine zwingende Erforderlichkeit zur Reduzierung der Geschwindigkeit kann aus den Ergebnissen der 3. Stufe der EU-Lärmkartierung nicht entnommen werden. An der Wohnbebauung innerhalb der Ortslage Mildensee werden die Auslösewerte der LAP in Höhe von 65/55 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} bzw. L_{Night} durch den Verkehrslärm der B 185 nicht überschritten. In der Zuarbeit des Straßenbaulastträgers (Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Ost) wird darüber hinaus mitgeteilt (siehe Punkt 5.3 des LAP), dass, anders als bei der Lärmkartierung berücksichtigt, beim Ausbau der B 185 zwischen Ortausgang Dessau und der BAB 9 (Zubringer Ost), mit Ausnahme der Brücken, lärmgeminderter Asphalt mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = -2$ dB(A) verwendet wurde. Dementsprechend verringert sich auch die aus den Lärmkarten im Bereich der B 185 ablesbare Höhe der Lärmbelastung an der Wohnbebauung nochmals um 2 dB(A). Somit verbleiben lediglich 3 Einzelobjekte (Gehöft Oranienbaumer Chaussee im Kreuzungsbereich Abzweig Breitscheidstraße sowie ein Wohngebäude an der Kapenstraße unmittelbar östlich der B 185 und das nördliche Wohngebäude an der Straßenmeisterei Dessau Ost) an denen die Auslösewerte - beim ersten Objekt deutlich, an der anderen Nutzung nur gering - überschritten werden. Ein begründeter Handlungsbedarf lässt sich hieraus nicht ableiten.

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. Der Anspruch auf Schallschutzfenster ist zu prüfen. (Seite 13) 3. Zahlenwerke der Verkehrszählung BAB sind zu überprüfen (Seite 42), da eine Zählung aus 2016 durch die Bundesanstalt für Straßenwesen von 58.555 Kfz in 24 Stunden spricht, die Studie allerdings von 47.100 Kfz in 24 Stunden. Die Differenz beträgt 24% und seit 2016 dürfte sich das Verkehrsaufkommen erhöht haben. Die sich daraus ergebenden rechtlichen Maßnahmen sind zu treffen (Schallschutz, Geschwindigkeitsreduzierung, etc.)	Der Anspruch auf „Lärmschutz dem Grunde nach“ wurde im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB 9 und der B 185 abschließend geprüft. Aktuelle Verkehrszählungen belegen, dass keine verkehrliche Fehlprognose vorliegt, die eine nachträgliche Lärmvorsorge auslösen könnte. Eine erneute Prüfung erfolgt daher nicht. Die betroffenen Grundstückseigentümer wurden durch den Vorhabenträger angeschrieben und hatten die Möglichkeit ihre Ansprüche geltend zu machen. Lediglich die Übersicht, an welchen Gebäuden der bauliche Schallschutz tatsächlich unzureichend war und wer somit passive Lärmschutzmaßnahmen realisiert hat, ist in der Landesstraßenbaubehörde nicht vorhanden. Die Anmerkung ist dahingehend berechtigt, dass die in der Anlage 7 des Entwurfs als aktuell bezeichneten Zählergebnisse nicht korrekt sind. Hier wurde auf Seite 42 irrtümlich auf die Zählergebnisse der manuellen Straßenverkehrszählung 2010 für den Abschnitt zwischen Dessau-Ost und Dessau-Süd verwiesen. Dieser Fehler wird redaktionell korrigiert und auf die Zählwerte der manuellen Straßenverkehrszählung 2015 (DTV = 54.200 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil SV in Höhe von 16,8 %) Bezug genommen. Die Berechnungen zur Lärmkartierung sind mit den korrekten Zahlen erfolgt. Die Kernaussage der Abwägung vom Januar 2018 gilt unverändert fort. Die Prognosezahlen aus den Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB 9 werden weiterhin deutlich unterschritten, selbst wenn man Zählwerte aus 2016 (DTV = 58.555 Kfz/24h, SV-Anteil 14,6 %) berücksichtigen würde. Insbesondere der LKW-Anteil bleibt deutlich unter den Prognosewerten zurück.

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
4. Aufgrund der gesundheitsgefährdenden Auswirkungen sind im Bereich Nordmannring nochmals Lärmpegelmessungen durchzuführen (Seite 16 i. v. m. Seite 43), da eine manuelle Vor- nahme der Messung des Lärmpegels im Bereich Nordmann-	Der Entwurf des LAP baut auf den Ergebnissen der 3. Stufe der EU-Lärmkartierung auf. Diese wurde für das Land Sachsen-Anhalt zentral durch das Landesamt für Umweltschutz (LAU) durchgeführt. Als Basis für die Lärmkartierung wurden einheitlich die Verkehrsbelegungszahlen der manuellen Straßenverkehrszählung 2015 des Bundesamtes für Straßenwesen berücksichtigt. Diese weisen für den Autobahnabschnitt zwischen Dessau-Ost und Dessau-Süd einen DTV von 54.200 Kfz/24h und einen SV-Anteil von 16,8 % aus. Dabei hat das LAU auf eine detaillierte Auswertung der Zählergebnisse zurückgreifen können, die sogar eine noch differenziertere Betrachtung des Tag/Abend/Nacht-Zeitraumes, insbesondere hinsichtlich des LKW-Aufkommens, ermöglicht hat (siehe hierzu Punkt 4.2 des Berichts zur 3. Stufe der EU-Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen-Anhalt – [https://lau.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLU/LAU/Laerm/Laermkartierung/Dritte_Stufe/DessauRoßlau_LK.pdf]). Die Zählwerte aus 2016 weisen einen Zuwachs der Verkehrsbelegung auf 58.555 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 14,6 % aus. Rechnerisch führt diese Erhöhung der Verkehrsbelegung um ca. 8% bei gleichzeitiger Verringerung des SV-Anteils um ca. 13 % jedoch zu keiner relevanten Erhöhung der Verkehrslärmbelastung. Die Aussagen der Lärmkartierung sind daher nicht zu beanstanden, ein Rechtsanspruch zur Durchsetzung von Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht. Die Wohnbebauung im Nordmannring liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 122 „Dellnauer Acker“ in Dessau-Mildensee. Dieses Wohngebiet wurde in einem stark verkehrslärmvorbelasteten Bereich geplant, so dass die Bauherren, die nachträglich auf

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
ring eine Überschreitung des Messwertes von 55 dB ergeben hat. Die Aussage auf Seite 43 (keine Überschreitung der Auslösewerte der LAP in der Ortslage Mildensee, nur Einzelobjekte sind stärker belastet) dürfte damit nicht zutreffen. Die betroffenen Einzelobjekte sind zu benennen. Die sich daraus ergebenden rechtlichen Maßnahmen sind zu treffen, wie z.B. Schallschutz, etc. Mit freundlichen Grüßen Unterschrift	die bekannten Lärmquellen BAB 9 und B185 zugebaut haben, selbst für den erforderlichen baulichen Schallschutz sorgen mussten. Diese Anforderung ergibt sich aus der textlichen Festsetzung Nr. 5 des B-Plans Nr. 122. Darüber hinaus sind die im Rahmen der LAP herangezogenen Auslösewerte in Höhe von 65/55 dB(A) ausschließlich mit den nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ – VBUS - berechneten Lärmindizes L_{DEN} für den 24-Stunden-Zeitraum bzw. L_{Night} für den Nachtzeitraum und nicht mit gemessenen Momentanwerten des Schalldruckpegels zu vergleichen. Auf Grund der vorgenannten Sachverhalte werden im Rahmen der LAP keine Lärmpegelmessungen durchgeführt. Im Bereich Nordmannring werden die Auslösewerte der LAP nachweislich (siehe Bericht zur 3. Stufe der EU-Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen-Anhalt [https://lau.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLU/LAU/Laerm/Laermkartierung/Dritte_Stufe/DessauRoßlau_LK.pdf]) nicht überschritten. Auf Grund der Festsetzung Nr. 5 des B-Plans wird darüber hinaus ein ausreichender Schutz vor gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrslärms gewährleistet. Überschreitungen der Auslösewerte liegen nur an Einzelobjekten vor. Durch den Verkehrslärm der B 185 sind es die Objekte Gehöft Oranienbaumer Chaussee im Kreuzungsbereich Abzweig Breitscheidstraße, ein Wohngebäude an der Kapenstraße unmittelbar östlich der B 185 und das nördliche Wohngebäude an der Straßenmeisterei Dessau Ost. Die Verkehrslärmbelastung der BAB 9 überschreitet an den Gebäuden entlang der östlichen Grenze des Gewerbegebiets Ost in Dessau-Mildensee die Auslösewerte. Handlungsbedarf ergibt sich daraus nicht.

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
2.4 Stellungnahme D vom 1. Juni 2018 (Posteingang am 5. Juni 2018)	
Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung der Stadt Dessau-Roßlau (3. Stufe) Hiermit bitte ich um Berücksichtigung der folgenden Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung (LAP) der Stadt Dessau-Roßlau (3. Stufe), welche ich als Bürger der Stadt Dessau-Roßlau und im Namen der Bürgerinitiative Dessau - natürlich mobil einreiche. Da viele Aspekte aus meiner bzw. unseren Stellungnahmen zur LAP der 1. und 2. Stufe noch zutreffen, werden diese im Folgenden teilweise wiederholt, damit diese auch formell in diesem Beteiligungsverfahren Berücksichtigung finden. 1 Vorbemerkung zur Ausgangslage der Lärmsituation in Dessau-Roßlau Lärm stellt neben einer erheblichen Belästigung ab bestimmten Pegeln auch ein ernst zu nehmendes Gesundheitsrisiko dar. Vor diesem Hintergrund ist sehr zu begrüßen, 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.	Hinweis: Die Stadt Dessau-Roßlau wird im Folgenden noch zutreffende Aussagen der Abwägung zur LAP der Stufe 1 und 2 entsprechend verwenden. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Vorbemerkung zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.

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
Gerade kleinere Städte wie Dessau-Roßlau bieten hierbei gute Voraussetzungen: die Entfernungen zwischen Zielen des Wohnens, der Versorgung, der Bildung, der Freizeit und teilweise zur Arbeitsstelle sind gering genug, dass man diese zumeist sehr gut („lautlos“) zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen kann. Das kommunale ÖPNV-Angebot ist vergleichsweise gut und die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist grundsätzlich erheblich geringer als in Großstädten. Nicht zuletzt bietet auch die Tradition des Fahrradfahrens in Dessau-Roßlau ein gewisses stadtspezifisches Potential. Angesichts des prognostizierten Rückgangs der lokalen Bevölkerung ist zudem ein Rückgang der Verkehrsbelastung zu erwarten. Wie dieser ausfällt - bezüglich der Verkehrskennzahlen (v. a. Wegelänge) und der Verkehrsmittel wähl - hängt in großem Maße von den verkehrsplanerischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen ab. Insbesondere sollte keine (weiteren) verkehrsinduzierenden und den motorisierenden Individualverkehr (MIV) fördernden Tief- und Hochbauvorhaben gebaut werden. Nach diesem Grundsatz sind insbesondere Straßenneubauvorhaben und Vorhaben des großflächiger Einzelhandel sowie neue Wohngebiete „auf der grünen Wiese“ kritisch zu hinterfragen - zumal es in der Stadt noch eine Vielzahl von Brachflächen und Bauruinen gibt und die Sanierung maroder Bestandsstraßen grundsätzlich viel dringlicher als weiterer Straßenneubau wäre. Vor dem Hintergrund ist sehr zu bedauern, dass die Stadt von ihren Erwägungen abgerückt ist, bei der letzten Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) diesen zu einem ganzheitlichen inte-	Die 4. Fortschreibung des VEP Teil: Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärminderung orientiert sich im Sinne eines integralen, gestadtstädtischen Planungsansatzes an den verkehrsrelevanten Zielen,

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
grierten Mobilitätsentwicklungsplan weiterzuentwickeln. Mit diesem hätte ein Verkehrs- und umweltgerechtes Gesamtkonzept erarbeitet werden können, welches bei einer stärkeren Berücksichtigung der Bedingungen für den Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr und einer angemessenen verträglichen MIV-Gestaltung auch dem Lärmschutz gedient hätte. Zumindest ist bei der Überarbeitung des VEP aus kompetenter gutachterlicher Sicht analysiert worden, welche Maßnahmen des vorigen VEP als (noch) sinnvoll anzusehen sind und welche nicht. Dass dabei die Ostrandstraße (ORS) als sowohl verkehrsfunktional als auch ganzheitlich betrachtet unsinnig erkannt wurde - worauf wir bereits in unserer Stellungnahme zur LAP 2008 hingewiesen hatten - begrüßen wir sehr. 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. Hierzu sind jedoch die Anstrengungen im Lärmschutz vor allem auf langfristige strategische Sicht zu verstärken. 2 Inhalt, Form und Erarbeitungsprozess des LAP Dessau-Roßlau 3. Stufe Der LAP der 3. Stufe stellt vielmehr ein Update-Dokument zum LAP der Stufe 2 dar; ist dadurch sehr kompakt und schnell zu lesen, aber auch schwerer und zumindest nicht alleinstehend verständlich. Beispielsweise fehlt der Hinweis zu der Zuständigkeit für und die Information über das Maß der Lärmbelastung durch Schienenverkehr.	Daten und Prognosen wichtiger und aktueller Konzepte zur Stadt- und Verkehrsentwicklung. Als herauszuhebende Konzepte sind hier u.a. zu nennen: das Leitbild Dessau-Roßlau, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept, der Lärmaktionsplan, der Nahverkehrsplan und das Radverkehrskonzept. Diese methodische Herangehensweise sichert die gewünschte ganzheitliche und integrierte Bearbeitung der Verkehrsentwicklungsplanung (Mobilitätsentwicklungsplanung). Die Stadt Dessau-Roßlau wird den Hinweis in Bezug auf fehlende Informationen zum Schienenverkehrslärm berücksichtigen und eine entsprechende Ergänzung im LAP, wie sie bereits im LAP der Stufe 2 enthalten ist, vornehmen.

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
Grundsätzlich positiv zu würdigen ist die vorgeschaltete Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem LAP seitens des Landesamts für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (LAU). Die konkrete Ausgestaltung sowie der Umgang mit den gemeldeten Lärmproblemen, vorgeschlagenen Maßnahmen und zu schützenden ruhigen Gebieten gibt jedoch Anlass zur Kritik. Beispielsweise wird zwar in der vorgeschalteten Öffentlichkeitsbeteiligung ausdrücklich um Vorschläge für ruhige Gebiete gebeten, und auch eine Vielzahl von Vorschlägen gemeldet; in dem LAP wird jedoch auf diese nicht eingegangen, sondern darauf verwiesen, dass die Auswahl der ruhigen Gebiete schon im LAP der 2. Stufe erfolgt ist.	Im Übrigen wurde bewusst auf die komplette Wiederholung der Untersuchungen und Ergebnisse der LAP der Stufe 2 verzichtet, da der darin enthaltene und bestätigte Maßnahmeplan (BV/051/2016/III-83) unverändert fort gilt. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden aber sämtliche nunmehr noch umzusetzenden Lärminderungsmaßnahmen im aktuellen Maßnahmeplan der LAP Stufe 3 – mit den im Rahmen der Abwägung gebotenen Änderungen/Ergänzungen - dargestellt. Anmerkungen zur vorgetragenen Kritik: Im Punkt 5.5 „Weitere Vorschläge für Ruhige Gebiete“ des LAP Stufe 3 wird dargestellt, dass bereits detaillierte Untersuchungen zur Auswahl potentiell geeigneter Flächen zur Ausweisung „Ruhiger Gebiete“ in Dessau-Roßlau in der Stufe 2 der LAP erfolgt sind. Im Ergebnis wurden sowohl „Ruhige Gebiete“ als auch innerstädtische Erholungsflächen ausgewiesen. Unterscheidungsmerkmal ist hier die Höhe der Belastung und auch die Größe des Gebiets. Die jetzt vorgeschlagenen Flächen sind zum Teil bereits im LAP der Stufe 2 als „Ruhiges Gebiet“ (Elbauen, Tiergarten) oder innerstädtische Erholungsflächen (Kühnauer Park) ausgewiesen. Naherholungsgebiete außerhalb des Stadtzentrums (nicht bebaute Gebiete, öffentlich zugänglich, Erholungscharakter, vernachlässigbare Umgebungslärmbelastung. – z. B. Mosigkauer Heide) wurden bewusst bei der Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“ im Sinne der LAP außen vor gelassen. Weitere Vorschläge (z. B. Gebiete um Schulen) sind flächenmäßig zu gering und liegen inmitten bebauter Flächen oder sollen, wie beispielsweise der Stadtpark, für Feste und Veranstaltungen, Sport und Spiel sowie künftig auch durch das Bauhausmuseum und seine Besucher genutzt werden, so dass auch hier eine weiterführende Betrachtung nicht zielführend ist.

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
Auch muss bezweifelt werden, ob diese Fragen der vorgeschalteten Öffentlichkeitsbeteiligung geeignet waren, die gewünschten Hinweise und Vorschläge zu erhalten. Beispielsweise ist unverständlich, dass dort das Wissen über passive Schallschutzmaßnahmen abgefragt wird statt diesbezügliche Einschätzungen und Vorschläge. Viele in dem Fragebogen verwendete Fachbegriffe bzw. dahinter steckende Konzepte dürften zudem dem Bürger nicht geläufig sein und hätten in diesem Zuge erläutert werden sollen, ebenso wie beispielhaften die grundsätzlichen vielfältigen Möglichkeiten der Lärminderung. Die Erkenntnis der Sinnhaftigkeit einer Öffentlichkeit impliziert, dass davon ausgegangen wird, dass das rechnerische Verfahren der Lärmbelastungsermittlung nicht genügt, um die kommunale Lärmproblematik und mögliche Lösungen/Minderungsmaßnahmen hinreichend zu erfassen - zumal wenn nur die Hauptstraßen kartiert wurden. 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". Insgesamt könnte und sollte die Öffentlichkeitsbeteiligung verbessert werden. Beispielhaft für eine besonders gute Bürgerbeteiligung bei der Lärmaktionsplanung sei das Beispiel „Mach's leiser - Mitwirkung bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig“ (UBA-Text 23/2013) genannt.	Auf die konkrete Fragestellung im Rahmen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt hatte die Stadt Dessau-Roßlau keinen Einfluss. Die Öffentlichkeit wurde in 2 Phasen beteiligt und geeignete Vorschläge wurden im LAP berücksichtigt. Gemäß § 47c BImSchG sind die Hauptverkehrsstraßen (Bundes- oder Landesstraßen) und nicht jede Wohngebietsstraße zu kartieren. Die Information wird zur Kenntnis genommen.

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
3 Integration der lärmrelevanten Fachplanungen Lärminderungsplanung ist oftmals und erst Recht in Dessau-Roßlau Straßenverkehrsplanung. Diese darf sich aber nicht im Bau von Straßen oder der Fahrbahn-Sanierung von Bestandsstraßen und eventuell Tempolimits erschöpfen. Ein LAP der größtenteils die schon im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beschlossenen Maßnahmen darstellt und nicht eigenständig bewertet, hat nur geringen Mehrwert. Ein LAP sollte vielmehr aus seiner speziellen fachlichen Sicht „weiterdenken“ und u. a. selbst lärmindernde Straßenverkehrsmaßnahmen entwickeln, die dann im weiteren Verlauf geprüft und ggf. in den VEP aufgenommen werden. Die Maßnahmen sollten sich auch nicht nur auf den MIV beschränken. Der oben angesprochene integrierte Mobilitätsentwicklungsplan wäre auch in dieser Hinsicht deutlich vorteilhafter als ein klassischer VEP. Bei mittel-/ bis langfristigen Maßnahmen steht die Verkehrsvermeidung und -Verlagerung auf umweltfreundlichere leisere Verkehrsmittel im Vordergrund. Um die Verkehrsentstehung zu verstehen und zu beeinflussen muss die städtebauliche Struktur analysiert bzw. verändert werden. Hier geht es beispielsweise um „Innen- vor Außenentwicklung“, „die Stadt der kurzen Wege“, Parkraumkonzepte, autofreie Wohngebiete und Baulückenschließungen - Maßnahmen/Aspekte die viele Bürger aber auch Politiker oft nicht bedenken, bei der Frage nach einer nachhaltigen strategischen Lärminderung. Diese Inhalte kommen auch beim LAP Dessau-Roßlau zu kurz. Dies wird am deutlichsten an der Übersichtstabelle zum Stand der kurz- mittel- und langfristigen Maßnahmen des LAP Stufe 1 und 2 gleich zu Beginn des Berichtes zum LAP Stufe 3, welche sich ausschließlich auf straßenverkehrliche Maßnahmen bezieht.	Die Kritik wird zur Kenntnis genommen. Diese ist jedoch nach Auffassung der Stadt Dessau-Roßlau größtenteils nicht berechtigt. Der im LAP Stufe 2 enthaltene Maßnahmenplan war die Grundlage für die Untersuchungen im Rahmen der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes - Teil Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung, insofern ist schon ein „Weiterdenken“ erfolgt. Die Ergebnisse bildeten wiederum die Grundlage für vertiefende schalltechnische Berechnungen nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Vertiefende schalltechnische Berechnungen sind eine wesentliche Bedingung vor der Anordnung verkehrsbehördlicher Maßnahmen, welche zuerst in der Köthener Straße sowie in der Ortsdurchfahrt B 184 in Roßlau greifen sollen. Die Lärminderungswirkung durch die Umsetzung baulicher und/oder verkehrsbehördlicher Maßnahmen lässt sich konkret beziffern und damit auch die Entlastung für die Betroffenen darstellen. Ein Verweis auf das Radverkehrskonzept (RVK) für Dessau-Roßlau ist im LAP enthalten, verbunden mit der Aussage, dass belastbare Daten, inwieweit das RVK dazu beiträgt Kfz-Bewegungen zu vermeiden oder zu vermindern, nicht vorliegen. Insofern ist daher auch die konkrete Lärminderung mit einer entsprechenden Angabe zur Senkung der Betroffenenzahlen nicht darstellbar.

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
Um eine langfristige nachhaltige Verringerung des Verkehrslärm in Dessau-Roßlau zu erreichen, sollte der Lärmaktionsplan eingebettet sein in eine integrierte Mobilitäts- Städtebau- Immissionsschutzstrategie, die im Fünfjahres-Zyklus der ULR fortgeschrieben werden sollte und auch weitblickende Ziele v. a. einer „Stadt der kurzen Wege“ verfolgt. 4 Flächendeckende Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung 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 Bundesimmissionsschutzgesetzes (34. BImSchV). Somit besteht keine Pflicht der Stadt zur flächendeckenden umfassenden Lärmkartierung, sondern lediglich der Hauptverkehrsstraßen und <u>Gemeindestraßen</u> mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz). Ziel der LAP ist es ein Konzept zu erarbeiten, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu ver-	Die Ergebnisse der Lärmkartierung werden im derzeit in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan und nachfolgenden verbindlichen Bebauungsplänen berücksichtigt. Da die Stadt vor diesem Hintergrund ohnehin den Auftrag hat, das Prinzip der Innen- und Außenentwicklung zu beachten, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln“ (§ 1 Abs. 5 Ziff. 1 BauGB), steht der hier angeregte Ansatz einer übergeordneten Risikovorsorge bereits auf der Agenda der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Information zur Kenntnis und hat dazu folgende Anmerkungen. Die Pflicht zur Durchführung der Lärmkartierung besteht für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, die gemäß § 47b BImSchG als Bundesfern- oder Landesstraße definiert sind. Es besteht keine Pflicht zur Kartierung von <u>Gemeindestraßen</u>, dennoch hat die Stadt Dessau-Roßlau bereits von der 1. Stufe der Lärmkartierung an auch die Gemeindestraßen kartiert, sofern die erforderliche Verkehrsbelegung erreicht war.

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
hindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern und dabei ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Dieses Ziel kann nach verbreiteter Meinung in Lärmschutzexperten nicht erreicht werden, wenn die Lärmbelastung nicht flächendeckend und umfassend betrachtet wird. Im LAP der Stadt Dessau-Roßlau Stufe 3 wird auch auf dieses Ziel der „flächendeckende(n) Minderung“ hingewiesen. Auch in unserer/meiner Stellungnahme zu vorhergehenden LAP der Stadt Dessau- Roßlau wurde darauf hingewiesen, dass dieser Lärmkartierungsumfang so kein vollständiges Bild liefern kann. Auch wenn in der Lärmkartierung Dessau-Roßlau über die Bundesstraßen und Autobahnen hinausgehend noch weitere Straßen berücksichtigt wurden, so ist dennoch der Großteil der Straßen mit erheblicher Verkehrslärmbelastung nicht erfasst. Diese Feststellung ist wichtig bei der Interpretation der Ergebnisse der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung. 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.	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 Stadt Dessau-Roßlau verfügt über ein Straßennetz vom ca. 450 km. Davon sind 44 km Hauptverkehrsstraßen i. S. der § 47b BImSchG, die kartierungspflichtig sind. Darüber hinaus wurden weitere 11 km Gemeindestraßen kartiert, die hinsichtlich der Verkehrsbelegung den Schwellwert zur Kartierungspflicht überschritten haben. Das hat bereits zu einer höheren Informationsdichte beigetragen. Die Kartierung sämtlicher Gemeindestraßen (bis runter zur Anliegerstraße im Wohngebiet) mit einer Gesamtlänge von ca. 379 km würde in Ermangelung verlässlicher Belegungszahlen kaum belastbare Ergebnisse liefern und stände nicht im Verhältnis zum Aufwand. Eine Kartierung sämtlicher Gemeindestraßen erfolgt übrigens auch in anderen Städten (z. B. Magdeburg, Halle, Leipzig) nicht. Die durch Umsetzung des Maßnahmenplans der LAP bei Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erwartenden Verdrängungseffekte wurden im Rahmen der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes - Teil Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung – untersucht, und bei den anschließenden schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt. Da die Lärmkartierung auf jeweils aktuellen Verkehrsbelegungszahlen (Ist-Zustand) beruht, können die angesprochenen Verlagerungen durch geplante Maßnahmen auch bei einer flächendeckenden Lärmkartierung unter Berücksichtigung aller Straßen nicht abgebildet werden.

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
Die hier nicht kartierten Nebenstraßen weisen oft auch sehr laute Fahrbahnbeläge auf. Da ein Kopfsteinpflaster (bei selber Verkehrsbelastung) zu einem Dauerschallpegel von ca. 6 dB mehr gegenüber dem einer glatten Asphaltdecke führt, kann so eine Nebenstraße eine höhere Lärmbelastung verursachen als kartierte Straßen mit „leisem“ Belag. Dies ist besonders relevant da Kopfsteinpflaster in den Städten und Dörfern der neuen Bundesländer insbesondere in Wohngebieten noch weit verbreitet sind und eine Verdrängung/Verlagerung des MIV von Asphalt-Hauptstraßen auf Kopfsteinpflaster-Nebenstraße so nicht registriert wird. Diese Begrenztheit der Aussagekraft der Lärmkartierung sowie der Maßnahmenbewertung sollte im LAP klar kommuniziert werden und insbesondere Hinweise aus der Bevölkerung aufgenommen werden, wo zusätzlich zu der 34. BImSchV-Berechnung Lärmprobleme in den Nebenstraßen auftreten. 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 gerät. 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 z. B. in der Lärmkartierung der	Diese Feststellung ist korrekt. Im Rahmen des LAP der Stufe 2 wurden auf Grund entsprechender Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche Gemeindestraßen untersucht (Elisabethstraße, Junkersstraße, Elballee). Insbesondere die Wohngebietsstraßen mit Kopfsteinpflaster, die oftmals auch aus Gestaltungsgründen erhalten werden (z. B. in Dessau-Nord) sind bereits als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, so dass der Pflasterbelag gegenüber Asphalt „nur“ 3 dB(A) lauter ist. Verbunden mit der Rechts-vor-Links-Regelung an Kreuzungen und der unebenen Fahrbahnoberfläche bieten diese Straßen keine echte Alternative als Ausweichstrecke. Auf die Hinweise aus der Bevölkerung wurde und wird im Rahmen der Abwägung eingegangen und geeignete Vorschläge werden entsprechend im LAP berücksichtigt. Entsprechend § 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

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
Puschkinallee zu beobachten, die am Kreisverkehr 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. 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. Der Straßenverkehr in Dessau-Roßlau sollte von daher aus den genannten Gründen (tatsächlich) flächendeckend kartiert werden und entsprechend die Maßnahmen des nächsten LAP sich auf das gesamte Straßennetz beziehen, zumal auch in der „Aufgabenstellung zur 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Dessau-Roßlau Teil: Straßennetz, Verkehrsberuhigung, Verkehrslärmminde- rung“ als eine verkehrspolitische Leitlinie die „Flächendeckende Min- derung des Umgebungslärms, um so das Wohnumfeld und den Auf- enthaltsraum 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 Wohnun- gen, sondern gerade auch beim Aufenthalt in den öffentlichen Stra- ßenräumen, Plätzen und Parks deutlich besser erfasst werden kann.	Situation nie entstanden. Das Schließen von Lücken bedeutet, dass lediglich auf einem Teilab- schnitt die Verkehrsbelegung weniger als 3 Mio. Kfz/Jahr beträgt und danach dieser Schwellwert wieder überschritten wird. In Richtung Zie- bigk werden 3 Mio. Kfz/Jahr nicht erreicht. Dieser Hinweis ist durchaus berechtigt, daher wurden potentiell geeig- nete Gebiete im LAP der Stufe 2 detaillierter untersucht. Es ist die Pflichtaufgabe der Stadt Dessau-Roßlau als zuständige Be- hörde gemäß § 47e BImSchG die Lärmkartierung und Lärmaktions- planung entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen. Für die flächenhafte Minderung des Umgebungslärms sorgen Lärm- minderungsmaßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen, da erreichba- re Lärmpegelminderungen nicht an der Wohnbebauung enden, son- dern auch dahinterliegende Straßen und Aufenthaltsräume der Bevöl- kerung erreichen.

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
5 Auslösepegel des Lärmaktionsplans 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. Vor diesem Hintergrund ist es zwar begrüßenswert, dass im LAP Dessau-Roßlau der 3. wie auch schon der 2. Stufe die gewichteten Tag/Nacht-Pegel von 65/55 dB(A) als Auslösewerte für die Lärmkartierung angewandt werden, wie auch vom Umweltbundesamt empfohlen. Als mittelfristiges Ziel einer Lärminderungsplanung sollten aber Schallpegel von 60/50 dB(A) nicht mehr überschritten werden. Langfristig sollten die WHO-Ziele von 55/40 dB(A) angestrebt werden, selbst bzw. gerade weil diese Pegelwerte kurzfristig und mittelfristig nicht erreichbar sind. Zwar ist es durchaus sinnvoll zuerst eine Minderung der höchsten Pegel anzustreben, aber auch bei der Bewertung einer Maßnahme dürfen Pegelbelastungen unterhalb von 65/55 dB(A) nicht unbeachtet bleiben, wie es der Fall ist bei der Bewertung verschiedener Minderungsmaßnahmen im betreffenden LAP. So darf eine geringfügige Pegelminderung im betrachteten Bereich nicht zu einer unverhältnismäßigen Mehrbelastung im nicht betrachteten Pegelbereich führen. Derartige Effekte werden nach dem Bewertungssystem auch dieses LAP nicht berücksichtigt, indem bei der Maßnahmenbewertung fast nur Betroffenen im Pegelbereich oberhalb 65/55 dB(A) bewertet werden.	Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Dessau-Roßlau hat sich für die vom UBA empfohlenen Auslösewerte in Höhe von 65/55 dB(A) entschieden und arbeitet daran, die Betroffenheiten oberhalb dieser Auslösewerte zu vermindern. Dabei werden auch Verdrängungseffekte durchverkehrsorganisatorische Maßnahmen mit berücksichtigt. Solange die Immissionsgrenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen in Wohngebieten 59/49 dB(A) betragen, ist die Durchsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an solchen Straßenabschnitten zur Unterschreitung der WHO-Ziele von 55/40 dB(A) schwer möglich. Auch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm (gültig für Anlagengeräusche) liegen in Bezug auf den Ruheanspruch bereits in einem Mischgebiet (60/45 dB(A)) oberhalb dieses Wertes.

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
Im LAP der Stufe 3, spätestens aber in der Stufe 4 sollten auch Betroffene ab 60/50 dB(A) berücksichtigt werden; besser noch ab 55/40 dB(A) ab der 4. Stufe. Es wäre auch zu prüfen, ob Pegelklassen < 5 dB besser geeignet sind, wenn eine solche grobe Klassenbildung kleinere Lärminderungseffekte im Bereich von 2-3 dB nicht abbildet. 6 Anregungen, Vorschläge und Kritik zum Lärmaktionsplan Zum vorliegenden LAP sollen die Folgenden kurz angerissenen Aspekte vorgebracht werden (wenn gewünscht, können diese noch weiter ausgeführt werden): Die in Tabelle 1 bzw. 2 Maßnahmen der LAP 1 und 2 aufgelistete Umgestaltung des Knotenpunktes an den „Sieben Säulen“ zum Kreisverkehr ist aus schalltechnischer kritisch bzw. ggf. neu zu bewerten, da dort von nahezu allen Fahrzeugen die „innere Spur“ mit lautem Pflasterbelag befahren wird. Hierdurch kann der „Lärmbonus“ für die Verkehrsverstetigung überkompensiert werden, wodurch in Frage zu stellen wäre, ob dieser Kreisverkehr noch als Lärminderungsmaßnahme gelten kann. Der Pflasterbelag auf der „inneren Spur“ sollte durch einen Asphalt ersetzt werden. Das Konzept zur Teilentlastung der Kavalierstraße durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen vor Fertigstellung der ORS wurde erarbeitet und beschlossen - jedoch ohne die Lärmauswirkungen ermittelt zu haben. Diese Auswirkungen sollte im LAP 3 analysiert werden (ohne und mit Maßnahme).	Die Breite der Pegelbänder ist verbindlich in § 4 Abs. 4 Nr. 1 der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) vorgegeben. Anmerkungen zu den Anregungen: Die Umgestaltung des Knotens „Sieben Säulen“ hat zur Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen für die betroffenen Anwohner geführt (Reduzierung der Abbrems- und Anfahrgeräusche, Verminderung der Abgasbelastung durch Wegfall langer Wartezeiten). Die zu verwendende Fahrspur ist asphaltiert. Akustisch ist die Pflasterung des Innenrings und auch der Ausbuchtungen an den Ausfahrten sicherlich nachteilig, wobei die beschriebenen Verhältnisse, dass nahezu alle Fahrzeuge ausschließlich die innere gepflasterte Fahrspur nutzen, bei Stichproben nicht bestätigt werden konnten. Bei der Erarbeitung dieses Konzepts wurden Untersuchungen zu den Verdrängungseffekten durchgeführt und in Verkehrsmengenkarten und Differenzbelastungen zum Ist-Nullfall dargestellt. Die Lärmauswirkungen lassen sich an Hand der Differenzbelastung sehr gut beschreiben. Die gewählte Vorzugsvariante erfüllt die Bedingung, dass es durch die Verdrängungseffekte nicht zu einer wesentlichen Änderung der Lärm-

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
Auch wenn die Lärmbelastung Dessau-Roßlaus durch Schienenverkehrslärm nicht zur Aufgabe der Stadt gehört, so sollte diese doch in Text- und Kartenteil des LAP darstellt werden. Es muss zumindest lärmgutachterlich ausgeschlossen werden, dass sich durch die Kumulation des Straßen- und Schienenlärms Expositionspegel von über 70/60 dB(A) ergeben. Es sollten noch weitere kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Geräuschminderung aus der Liste der auch im LAP zitierten LAI-Liste untersucht werden, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche (Bau-) Maßnahmen realisieren lassen: 1. Minderung und Verlagerung des Verkehrsaufkommens: hier sollte im LAP 3 ausgeführt werden, wie dies mittel- bis langfristig erreicht werden kann.	belastung (Zunahme um 3 dB(A)) auf den umliegenden Straßen kommt. Das Konzept zur Teilentlastung der Kavalierstraße durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen vor Fertigstellung der ORS wurde bereits durch den Stadtrat beschlossen. Nachträgliche Untersuchungen im Rahmen der LAP sind nicht erforderlich. Die erzielte Lärmminde- rungswirkung nach Realisierung der Umgestaltung der Kavalierstraße wird sich in der nächsten Stufe der Lärmkartierung widerspiegeln. Dieser Hinweis wurde bereits zu Beginn der Stellungnahme gegeben (siehe S.18) und wird entsprechend berücksichtigt. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Än- derungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich dar- aus nicht. Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf Umgehungsstraßen in Ortsrandlage (z. B. Teilortsumgehung B 184 in Roßlau) ist Teil des Maßnahmenplans. Weiterhin wurde auch auf das Radverkehrskonzept Bezug genommen, das ähnlich wie der bestehende Nahverkehrsplan, als Angebot zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verste- hen ist, um die Mobilität umwelt- und stadtverträglich zu gestalten.

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. 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, großflächige Tempo 30 Zonen (z.B. in Ziebigk inkl. Kornhausstraße, Ebertallee, Elballee, etc.)	Weiterhin sind solche allgemeingültigen Aussagen zu Lärmminierungsmaßnahmen in der Anlage 1 des LAP aufgeführt. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Der Vorschlag findet bereits im LAP Berücksichtigung. Die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus ist unverändert Bestandteil des Maßnahmenplans. In der Junkersstraße gilt entlang der Wohnbebauung bereits Tempo 30. 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 bestünde eine erhöhte Unfallgefahr. Unabhängig davon hat der Einbau einer Asphaltdecke auf der Karlstraße zu einer spürbaren Entlastung für die Anwohner geführt. Im Übrigen erfüllen benannten Straßen in Ziebigk (Verkehrsaufkommen < 3 Mio. Kfz/a) die Funktion von Sammelstraßen und sind im Stadtratsbeschluss (DR/BV/086/2010/VI-66) zum Vorfahrtsstraßennetz und Tempo 30-Zonen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Darüber hinaus soll der nördliche Teil der

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
3. Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. mit zeitlicher Beschränkung: z.B. Durchfahrtsverbot in der Kavalierstraße, 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. 4. 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.	Elballee noch in diesem Jahr eine Asphaltdeckschicht erhalten. Die Wohnbebauung in der Ebertallee besitzt einen relativ großen Abstand zur Fahrbahnachse, so dass hier keine unzumutbare Verkehrslärmbelastung zu erwarten ist. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Das Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr in der Kavalierstraße ist schon langjährig Bestandteil des gültigen Verkehrsentwicklungsplans. Darüber hinaus wird mit der Errichtung der Zentralhaltestelle in der Kavalierstraße ein wichtiger Punkt aus dem Nahverkehrsplan zur Entlastung des Innerstädtischen Bereichs Mitte umgesetzt. Mit der Einstellung des Betriebes der GSD Dessau GmbH am Standort Brauereistraße zum 1. Juli 2018 entfallen die beanstandeten Schwerlasttransporte in der Junkersstraße. Ob der Umbau des vorhandenen Straßenanschlusses an die B 184 tatsächlich noch erforderlich ist, kann erst nach Einzug einer neuen Nutzung in die Produktionshallen geklärt werden. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. 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 auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet.

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
5. Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung („Grüne Welle“): z. B. in der zentralen Nord-Süd-Achse (Albrechtstraße bis Heidestraße) 6. Die langfristiger, planerischer und oftmals kostengünstigen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds sollte konkreter untersucht werden und entsprechende	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 Lärmminde- rung 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. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Än- derungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich dar- aus nicht. Die Verstetigung des Verkehrs ist ein geeignetes Mittel die Verkehrs- lärmbelastung 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 Ver- kehr schon jetzt auf die Tangenten. Mit Untersuchungen zur Tempo- 30-Regelung auf der Nord-Süd-Verbindung im Rahmen der 4. Fort- schreibung des Verkehrsentwicklungsplans (Prognose-Planfall V 2-4) werden die Voraussetzungen geschaffen, hier weitere Widerstände aufzubauen und noch mehr Verkehr auf das Tangentensystem zu ver- lagern. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Än- derungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich dar- aus nicht.

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
Lärminderungspotentiale dargestellt werden, um die Realisierung durch andere Planwerke wie den Radverkehrsentwicklungsplan oder den geplanten Mobilitätsentwicklungsplan zu unterstützen. 7. Einen erheblichen Mangel in der Vorgehensweise des LAP auch der 3. Stufe besteht im Umgang mit den Planungen zur Ostrandstraße (ORS). Bei der Beschreibung von Maßnahmen zur Entlastung des Bereichs Dessau Innenstadt wurde die im VEP enthaltenen ORS als gegeben hingenommen, 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 LAP wäre es unvoreingenommen zu prüfen, mit welchen Maßnahmen eine Lärmentlastung der Kavalierstraße 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	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 und vom Stadtrat beschlossen. Darauf nimmt auch der LAP Bezug. Weiterhin wurde der Nahverkehrsplan für den Zeitraum von 2016 bis 2026 fortgeschrieben. Die Wirksamkeit dieser Konzepte muss sich nun in neuen Verkehrszählungen widerspiegeln. Die erzielte Lärminderungswirkung kann dann in Vergleichsrechnungen ausgewiesen und im Ergebnis der Lärmkartierung 2022 abgebildet werden. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Der Lärmaktionsplan der Stufe 3 setzt sich unter Punkt 5.4 detailliert mit dem aktuellen Stand der Planfeststellungsverfahren zum Bau der Ostrandstraße auseinander und verweist gleichzeitig auf das Fehlen belastbarer Verkehrsdaten aus der 4. Fortschreibung des VEP, die eine detaillierte Untersuchung in Rahmen der LAP mit und ohne ORS hätten ermöglichen können. Die geplante Umgestaltung der Kavalierstraße in einen verkehrsberuhigten Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität (< 5.000 Kfz/24h) bildet einen Schwerpunkt bei der Entwicklung eines lebendigen, wirtschaftsstarke und attraktiven Stadtzentrums in Dessau-Roßlau. Mit dem bestätigten Konzept zur Teilentlastung der Kavalierstraße vom Kfz-Verkehr vor Fertigstellung der geplanten Ostrandstraße (BV/093/2014/VI-66) liegt ein Verkehrsgutachten vor, welches die Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch (wie auch nebenstehend

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
Fahrspuren, Lkw-Durchfahrtsverbot und Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie unterstützende bauliche und verkehrsordnende Maßnahmen führen bereits zu einer Lärm-minderung von einigen dB(A), wie die erwähnte Untersu-chung gezeigt hat. 8. Nun, da das Planfeststellungsverfahren zum ORS-Abschnitt „Neubau 2. Muldebrücke“ zurückgezogen wurde und diese nach VEP-gutachterlicher Bewertung auch für den Abschnitt „Ringschluss Nord“ angezeigt wäre, muss die Aussage in Anlage 10 überprüft werden, ob dort weiterhin für die Ver-kehrsberuhigung Innenstadt immer noch die Entlastungswir-kung „sehr hoch“ genannt werden kann, die nur „in Verbin-dung mit dem Neubau der Ostrandstraße“ gelte. Zudem muss auf die damit verbundene Belastungswirkung für die parallelen Nebenstraße der Karlstraße hingewiesen werden, die bei alleiniger Realisierung des nördlichen Abschnitte noch größer ausfallen. Der LAP Stufe 3 sollte erst verabschiedet werden, wenn die zeitnah zu erwartende Entscheidung im Zuge der Fort-schreibung des VEP beschlossen ist, und die dann zu er-wartende Verkehrsverteilung und Lärmentwicklung in ganz Dessau Nord darstellen. Unter diesen veränderten Umstän-den wäre die Anerkennung des Schillerparks als ruhiges Gebiet erneut zu prüfen.	vorgeschlagen) verkehrsorganisatorische Maßnahmen in der Kavalier-straße (Geschwindigkeitsreduzierung, Änderung der Verkehrsführung) auf 12.000 Kfz/24h ausweist. Nunmehr gilt es eine Lösung zu finden, wie die weitere Verteilung einer Verkehrsmenge von 7.000 Kfz/24h auf die bestehenden Straßen vorgenommen werden kann, ohne dass es dabei zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrslärmsituati-on an den bestehenden Straßen kommt. Auch hier sind die Ergebnisse der 4. Fortschreibung des VEP abzuwarten. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Es wird eine Änderungen der Anlage 10 des LAP dahingehend geben, dass die Fußnote „*in Verbindung mit dem Neubau der Ostrandstraße“ entfällt. Dieser Zusatz wurde irrtümlich aus dem Maßnahmeplan des LAP Stufe 2 übernommen. In diesem Zusammenhang wird auch die Entlastungswirkung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der In-nenstadt Dessau (konkret in der Kavalierstraße/Albrechtsplatz) von „sehr hoch“ in „hoch“ korrigiert. Durch den im bestätigten VEP (3. Fort-schreibung) vorgesehenen Neubau der Ostrandstraße in Stadtrandlage sollte eine Entlastungsmöglichkeit geschaffen werden, ohne dass zu-sätzliche Betroffenheiten im Sinne der Lärmaktionsplanung entstehen (Grenzwerte der 16. BImSchV sind einzuhalten). Gemäß § 47d sind Lärmaktionspläne der Stufe 3 durch die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2018 zu erstellen. Für ein Verschieben die-ses Termins wird kein Erfordernis gesehen. Die vorgeschlagenen Un-tersuchungen können dann auch im Rahmen der nächsten Stufe der LAP erfolgen. Darüber hinaus sind Lärmaktionspläne gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation ohnehin zu überprüfen.

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
9. Im LAP wird lediglich der Lärm bezüglich der Wohnungen bewertet. Es fehlt zumindest die Betrachtung der Neubelastung der Kleingartengebiete und Erholungsflächen in Dessau Nord durch die ORS.	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die schalltechnische Bewertung der Verkehrslärmbelastung durch den Bau der ORS bzw. von Teilabschnitten der ORS findet im Rahmen der Planfeststellungsverfahren statt. Hier gilt es die Einhaltung der Immissions-Grenzwerte der 16. BImSchV an der schutzbedürftigen Nutzung nachzuweisen. Diese 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 unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung 65/55 dB(A). In den bislang vorgelegten Schalltechnischen Untersuchungen wurden die Kleingärten immer mit betrachtet. Aus den Isophonenkarten ist auch die Belastung der Erholungsflächen ersichtlich. Da durch die Neubaumaßnahme keine neuen Betroffenen i. S. der LAP in den Kleingartenanlagen geschaffen werden würden, bedarf es keiner gesonderten Betrachtung im LAP.
10. Zu einer fundierten Abwägung der einzelnen Lärmminierungsmaßnahmen 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.	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die im Maßnahmenplan enthaltenen Straßenneubauvorhaben wurden so aus dem LAP der Stufe 2 übernommen. Bereits bei der damaligen Planung war eine Kosten-Nutzen-Analyse im Zusammenhang mit den geplanten Neubauvorhaben 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-

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
11. Als ruhige Gebiete, die der Naherholung der Bevölkerung dienen und vor (weiterer) Verlärmung geschützt werden sollten, sind u.a. der Schillerpark, die angrenzenden Kleingartensiedlungen, das Georgium des Dessau-Wörlitzer-Gartenreich zu nennen. Durch die ORS (auch Abschnitt „Ringschluss Nord“) werden zumindest potentiell ruhige Gebiete beeinträchtigt, was der Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie grundlegend widerspricht und im Gutachten nicht ausreichend bewertet wurde. Für Rückfragen und weitergehende Beiträge stehe ich gerne zur Verfügung. Freundlich grüßt Sie Unterschrift	Nutzen-Analyse für die Umsetzung der als kostengünstig bekannten Lärmmaßnahmen, z. B. Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) oder Fahrspurreduzierung (Abmarkierung) wurde bewusst verzichtet. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Im Rahmen der LAP Stufe 2 hat eine Detailuntersuchung zu Ruhigen Gebieten stattgefunden, in der sowohl der Schillerpark als auch das Georgium betrachtet wurden. Beide Flächen haben die Voraussetzungen (LDEN < 50 dB(A)) nicht flächendeckend erfüllen können, wurden aber als innerstädtische Erholungsflächen ausgewiesen. An diesem Sachverhalt hat sich nicht geändert, so dass eine erneute Betrachtung nicht erforderlich ist.

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 für Umwelt- und Naturschutz (Amt 83 → untere Immissionsschutzbehörde) die städtischen Ämter für öffentliche Sicherheit und Ordnung (Amt 32 → untere Straßenverkehrsbehörde) und für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste (Amt 61 → Träger der kommunalen Planungshoheit) sowie das Tiefbauamt (Amt 66 → Verkehrsplanung und Straßenbaulastträger) jeweils fachspezifisch über den gesamten Zeitraum der Planung einbezogen.

Die von den nochmals beteiligten Fachämtern vorgebrachten Anregungen und Hinweise zum Entwurf des LAP sind nachfolgend aufgeführt und werden wie folgt abgewogen:

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	Abwägung
3. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	
3.1 Stellungnahme des Amtes für öffentliche Sicherheit und Ordnung (Amt 32) vom 2. Juli 2018, per E-Mail Die untere Straßenverkehrsbehörde sieht sich hier auch weiterhin an die bisher erteilten Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan gebunden. Wir weisen nochmals daraufhin, dass Geschwindigkeitsreduzierungen bzw. Verkehrsverlagerungen und andere Verkehrsorganisatorische Maßnahmen hier nicht als grundsätzliche Lösungsvariante einzusetzen sind. Die Maßnahmen in der Verkehrsorganisation sind kein Allheilmittel zur Lösung von Lärmproblemen. Durch Schreiben vom 08.03.2017 wurden durch die obere Straßenverkehrsbehörde grundsätzliche Vorgaben zur Ermessenslenkung bei Verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm gegeben. Die hier dargelegten Vorgaben stellen einen sehr hohen Anspruch an die Anforderungen zur Nutzung solcher Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen usw....	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht.
3.2 Stellungnahme des Amtes für Stadtentwicklung, Denkmalpflege und Geodienste (Amt 61) vom 28. Juni 2018, per E-Mail Das Amt 61 stimmt dem Entwurf der SCHALLTECHNISCHEN UNTERSUCHUNG Projekt-Nr.: 4712/18 Lärmaktionsplan Stufe 3 Stadt Dessau-Roßlau in der Version vom 11.04.2018 grundsätzlich zu.	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

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	Abwägung
Das Kapitel A3 zur kommunalen Verkehrslärmbekämpfung sollte aber um folgende Maßnahmen ergänzt werden: • Umsetzung des programmatischen Leitbildes der Stadt mit dem Bekenntnis zu einer konsequenten Innenentwicklung und somit zu einer Verringerung der Flächeninanspruchnahme im Außenbereich • Einhaltung der zulässigen Fahrzeuggeschwindigkeit durch Verkehrsüberwachung.	Der Hinweis wird berücksichtigt und die Anlage A1, Punkt A3-Planerische/ Organisatorische Maßnahmen, des LAP wird entsprechend ergänzt.
3.3 Stellungnahme des Tiefbauamtes (Amt 66) vom 25. Juni 2018, per E-Mail Das Tiefbauamt hat den Lärmaktionsplan (LAP) Stufe 3 in der Version vom 11.04.2018 (Entwurf) aus fachrechtlicher Sicht geprüft. Bei Berücksichtigung des nachstehenden Hinweises stimmt das Tiefbauamt dem Entwurf des LAP zu. Hinweis: Der Maßnahmenplan im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß Anlage 10 des LAP ist im Abschnitt „Verkehrsberuhigende Maßnahmen“ zu aktualisieren. Dies betrifft die Maßnahme „Innenstadt“. Diese allgemeine Bezeichnung ist im Interesse der Verständlichkeit durch die konkrete Maß-	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und wird nachfolgende Änderungen im LAP berücksichtigen. Dem Hinweis wird gefolgt. Die entsprechenden Aktualisierungen der Anlage 10 des LAP werden vorgenommen.

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	Abwägung
nahmenbezeichnung „Kavalierstraße/ Albrechtsplatz“ zu ersetzen. Die Maßnahme „Kavalierstraße/ Albrechtsplatz“ befindet sich in der Vorplanung zur LAP-Umsetzung und ist hinsichtlich seiner Realisierung als kurz- und mittelfristig einzustufen. Die erste Ausbaustufe (Kavalierstraße im Abschnitt Askanische Straße bis Friedrichstraße) befindet sich gegenwärtig in der Realisierung. Der Bezug zum Neubau des Ostrandstraße ist zu streichen, da die gesonderten Untersuchungen der LAP-Maßnahmen in der 4. Fortschreibung des VEP ohne Einbeziehung weiterer flankierender Maßnahmen erfolgte. Die Entlastungswirkungen für alle LAP-Maßnahmen wurden im Teil Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung der 4. Fortschreibung des VEP unabhängig von der Realisierung der Ostrandstraße untersucht. Die nachgewiesenen Verkehrsentlastungswirkungen sind in diesem VEP-Teil explizit ausgewiesen und sollten deshalb in der Spalte 4 der Anlage 10 Berücksichtigung finden. Im Rahmen der 4. Fortschreibung des VEP wurde die verkehrsplanerische Wirkung einer T-30-Regelung in der Kühnauer Straße nicht untersucht. Insoweit sind Aussagen zu eventuellen Verkehrsverdrängungseffekten in das Straßennetz noch nicht ermittelt worden und somit nicht beurteilbar. Die Bezeichnung des Planungsstands „Vorplanung“ für die Maßnahme Kühnauer Straße ist aus Sicht des Tiefbauamts nicht korrekt.	Dem Hinweis wird zum Teil gefolgt und eine Fußnote zur Erläuterung der Begrifflichkeit eingefügt. Auch im Rahmen der LAP Stufe 2 wurde die Begrifflichkeit „Vorplanung“ für die Straßenzüge benutzt, die eine Verkehrsberuhigung durch eine Tempo-30-Regelung erfahren sollen. Unter Vorplanung ist hier zu verstehen, dass vertiefende verkehrsplanerische und schalltechnische Untersuchungen vor einer ggf. möglichen verkehrsbehördlichen Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm erfolgen müssen.