

Abwägung der Vorschläge aus der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 1. Mai 2023 bis 30. Juni 2023 zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Dessau-Roßlau

Anzahl der Einsendungen:	7
Vorschläge zu ruhigen Gebieten:	0
Vorschläge zu Geschwindigkeitsreduzierungen:	5
Vorschläge zur Geschwindigkeitskontrolle:	2
Vorschläge zur Änderung der Verkehrsorganisation:	1
Vorschläge zur Lärmschutzmaßnahmen und Lärmmessungen:	3

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
	<u>kurzfristige Maß- nahmen:</u> Schallpegelmessungen	Schallpegelmessungen zur Ermittlung Lärmsituation werden nicht durchgeführt. Die geltende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt die Anwendung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019“ (RLS-19) als Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmpegel vor. Ergebnisse von kurzzeitigen Lärmpegelmessungen sind im Gegensatz zu Berechnungsergebnissen nicht mit Grenz-, Auslöse- und Richtwerten vergleichbar, nicht repräsentativ und im Nachhinein auch nicht überprüfbar. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation (Momentaufnahme) erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse für vergangene, aktuelle und prognostische Situationen zu liefern. Sie gewährleisten daher auch eine Gleichbehandlung der vom Lärm Betroffenen.	Autobahn GmbH	Keine Berücksichtigung in LAP
BAB 9	<u>langfristige Maß- nahmen:</u> Geschwindigkeitsreduzierung Tags auf 120 km/h und nachts auf 80 km/h	Die EU-Umgebungslärmrichtlinie und deren Umsetzung in nationales Recht bilden keine eigenständigen Rechtsgrundlagen für die Realisierung von Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen. Die dafür notwendigen Voraussetzungen ergeben sich somit ausschließlich aus den bundes- und landesrechtlichen Vorschriften. Die Rechtsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ergeben sich aus § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“. Der § 45 Abs. 1 Nr. 3 und § 45 Abs. 1b Nr. 5 der StVO geben den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu erlassen. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen jedoch nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Dies gilt insbesondere bei dem weiträumigen Verkehr dienen den klassifizierten Straßen und somit in besonderer Weise auf Autobahnen. Aufgrund ihrer Netz-, Transport- und Entlastungsfunktion hat auf diesen Straßen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht. Nur wenn möglichst wenige Beschränkungen vorhanden sind, können sie ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Strecken zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, erfüllen. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass mit der vorgeschlagenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Richtung Berlin auf 120 km/h im Tageszeitraum keine für die Anwohner wahrnehmbare Lärmpegelminde- rung erreichbar ist. Mit der vorgeschlagenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in beiden Rich-	Autobahn GmbH	Keine Berücksichtigung in LAP

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
B 184 / Kühnauer Straße	<u>langfristige Maßnahmen:</u> Umsetzung der Maßnahme zur Geschwindig- keitsreduzie- rung auf 30 km/h ganztags gemäß Maßnah- menplan 3. Stufe LAP zwi- schen Kiefern- weg und Kreis- verkehr Gropi- usallee	Folgende Voruntersuchungen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind notwendig: Verkehrsgutachten zur Bestimmung des Verdrängungseffektes und Schallgutachten. Aufgrund der Belastung des Bundesfernverkehrs durch Baumaßnahmen und der damit verbundenen beeinträchtigten Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs wurde die Prüfung der möglichen Maßnahmen verschoben.	A32/A83	Vorun- tersu- chung in LAP aufge- nom- men
	Oechelhaeuser- straße Ge- schwindigkeits- reduzierung auf 30 km/h	Verkehrsverbote kommen auf der Oechelhaeuserstraße aufgrund der Verkehrsfunktion nicht in Betracht. Vor sozialen Einrichtungen wie bspw. der Seniorenresidenz an den Kienfichten ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich. Eine starke Entlastungswirkung wird seitens der Straßenbehörde aufgrund des Straßenbe- lags bezweifelt.	A32	Keine Berück- sichti- gung in LAP

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
B 185 / Orani- enbau- mer Chaus- see	<u>kurzfristige Maßnahmen:</u> Lärmschutzmes- sungen	Schallpegelmessungen zur Ermittlung Lärmsituation werden nicht durchgeführt. Die geltende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt die Anwendung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019“ (RLS-19) als Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmpegel vor. Ergebnisse von kurzzeitigen Lärmpegelmessungen sind im Gegensatz zu Berechnungsergebnissen nicht mit Grenz-, Auslöse- und Richtwerten vergleichbar, nicht repräsentativ und im Nachhinein auch nicht überprüfbar. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation (Momentaufnahme) erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse für vergangene, aktuelle und prognostische Situationen zu liefern. Sie gewährleisten daher auch eine Gleichbehandlung der vom Lärm Betroffenen.	LSBB	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	<u>langfristige Maßnahmen:</u> Einbau Schall- schutz bei L _{Night} > 55 dB(A)	Aufgrund der gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an öffentlichen Straßen sind keine baulichen Schallschutzmaßnahmen an der B185 bei Überschreitung der L _{Night} in Höhe von 55 dB(A) zur Verbesserung der im Ortsteil Mildensee bestehenden Lärmsituation umsetzbar. Der Landesstraßenbaubetrieb (LSBB) besitzt keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage, um der Forderung des Ortschaftsrates Mildensee nachzukommen und Schallschutzmaßnahmen umzusetzen, die über den im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Umfang hinausgehen.	LSBB	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	Geschwindig- keitsbegrenzung auf 70 km/h zwischen Breit- scheidstraße und Sollnitzer Allee	Im betreffenden Abschnitt in der Nähe zum OT Mildensee wurde in 2019 entsprechend der Vorgaben ein Asphalt ohne Absplittung und damit gemäß Regelwerk eine lärmarme Deckschicht im Rahmen der Erneuerungsarbeiten an der B 185 eingebaut. Aus Sicht der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalts als zuständigen Straßenbaulastträger werden mit dem vorhandenen Ausbaustandard die Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt und durch den Einbau von geeigneten lärmarmen Asphaltmaterialien entsprechende Vorgaben erfüllt. Für eine Änderung der Beschilderung der außerörtlichen Strecke von 100 km/h auf 70 km/h ist keine Veranlassung vorhanden.	LSBB	Keine Berück- sichti- gung in LAP

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
B 185 / Helle Eichen	<u>kurzfristige Maßnahmen:</u> Lärmschutzmes- sungen	Schallpegelmessungen zur Ermittlung Lärmsituation werden nicht durchgeführt. Die geltende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt die Anwendung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019“ (RLS-19) als Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmpegel vor. Ergebnisse von kurzzeitigen Lärmpegelmessungen sind im Gegensatz zu Berechnungsergebnissen nicht mit Grenz-, Auslöse- und Richtwerten vergleichbar, nicht repräsentativ und im Nachhinein auch nicht überprüfbar. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation (Momentaufnahme) erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse für vergangene, aktuelle und prognostische Situationen zu liefern. Sie gewährleisten daher auch eine Gleichbehandlung der vom Lärm Betroffenen.	LSBB/A32	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	<u>langfristige Maßnahmen:</u> Geschwindig- keitsreduzie- rung auf 50 km/h	Der Bereich der Bushaltestelle liegt außerhalb geschlossener Ortschaften. Pkw und andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht dürfen auf Landstraßen maximal 100 km/h fahren (§ 3 Abs. 3 STVO), so lange nichts anderes durch Verkehrsschilder vorgeschrieben ist. Eine Reduzierung ist nach Sicht der Verkehrsbehörde derzeit nicht vorgesehen, Gefahrenstellen oder Unfallschwerpunkte im Bereich sind nicht bekannt. Eine Reduzierung hinsichtlich der querenden Personen wird zeitnah Thema in der AGVO.	A32	Keine Berück- sichti- gung in LAP

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
Köthe- ner Straße	<u>kurzfristige Maßnahmen:</u> Geschwindig- keitsmessungen	Kontrollen mit mobilen Geschwindigkeitsmeseinrichtungen werden temporär durch den Stadtordnungsdienst und die Polizei durchgeführt. Die Installation eines Dialogdisplays wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	A32	Auf- nahme in LAP
	Instandhaltung Straßenoberflä- che	Leichte Unebenheiten im Bereich von Schachtabdeckungen/Straßenkappen/Leitungsquerungen vorhanden, jedoch im verkehrssicheren Zustand. Eine Sanierung im Hocheinbau oder durch den Auftrag einer dünnen Schicht im Kalteinbau (DSK) ist aufgrund in Teilbereichen nicht vorhandenen bzw. unzureichenden Bordüberstands nicht möglich. Eine vollständige Sanierung (Abfräsen der vorhandenen Deckschicht mit anschließenden Neueinbau der Deckschicht) wird nicht die erwartete vollständige Beseitigung der Kritikpunkte bringen, da aufgrund der Lage der Schachtabdeckungen in der Rollspur eine gewisse Beeinträchtigung der Anwohner durch die Überfahrtsgeräusche über die Schachtabdeckungen nicht vermieden werden kann. Eine Sanierung oder ein grundhafter Ausbau des Straßenabschnitts ist in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Dessau-Roßlau derzeit nicht vorgesehen. Aufgrund der Erschütterungen und erhöhten Lärmbelastungen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.	A66	Keine Berück- sichti- gung in LAP

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
Askani- sche Straße	<u>langfristige Maßnahmen:</u> Umsetzung der Maßnahme aus der 3. Stufe LAP: Geschwindig- keitsreduzie- rung auf 30 km/h	Die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Askanischen Straße auf 30 km/h wurde aufgrund der erforderlichen aber nicht zielführenden Anpassung der Lichtsignalanlage (LSA) am Museums-knoten nicht umgesetzt. Die Reduzierung der Geschwindigkeit bedingt eine Änderung der Räumgeschwindigkeit und damit eine Erhöhung der sich daraus ergebenden Zwischenzeiten und Umlaufzeiten. Damit würden die Programme mit kurzen Umlaufzeiten entfallen. Zu Tageszeiten mit geringem Verkehrsaufkommen entstehen dann unnötige Wartezeiten, was zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität für den Individualverkehr und den ÖPNV führt. Da die LSA in zahlreichen Koor-dinierungsstrecken integriert ist, wirkt sich dies auf sämtliche Anlagen negativ im Innenstadtbereich aus. Ohne Än-derungen bzw. Einschränkungen von Fahrwegebeziehungen am Museums-knoten, die sich positiv auf die Umlauf-zeiten der LSA auswirken, können keine 30 km/h am Museums-knoten angeordnet werden. Aus verkehrsbehördli-cher Sicht eine Verschlechterung der Verkehrsqualität nicht zulässig da Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auch hinsichtlich der Emissionsbelastungen Vorrang hat.	A32/A83	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	gestiegener Lkw-Anteil	Gemäß dem VEP 2015 beträgt der LKW-Anteil 7 bis 8 % zwischen der Ludwigshafener Straße und der Willy-Lohmann-Straße in Fahrtrichtung west. Über die Induktionsschleifen der LSA Museumskreuzung und August-Bebel-Platz wur-den die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (Mo – Fr) für die Jahre 2012, 2017 und 2019 ermittelt. Diese betragen im Jahr 2012 11.397 Kfz/24h, im Jahr 2017 11.851 Kfz/24h und im Jahr 2019 12.937 Kfz/24h. Eine Klassifi-zierung zur Bestimmung des LKW-Anteils ist über die Belegungsdaten der Induktionsschleifen nicht möglich. Im Zuge der Umsetzung LAP Franzstraße / Heidestraße ist in der 35. KW 2023 eine Verkehrszählung am Museums-knoten erfolgt. In deren Ergebnis wurde ein aktueller Schwerverkehrsanteil in Höhe von 6,5 % ermittelt, d. h. eine Zunahme konnte nicht festgestellt wer-de. Auch der DTV-Wert hat sich gegenüber 2019 auf 11.590 Kfz/24h verrin-gert, sodass ein Anstieg der Verkehrsbelastung insgesamt nicht belegbar ist.	A66	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	Instandsetzung Gleise Straßen- bahn	Die Maßnahmen zur Instandsetzung der Straßenbahngleise in der Askanischen Straße wurde am 08.09.2023 abge-schlossen und wird zukünftig turnusmäßig durchgeführt, sodass künftig keine erhöhte Lärmbelastung durch Stra-ßenbahnen zu erwarten ist.	DVG	Keine Berück- sichti- gung in LAP

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
Band- hauer- straße	Durchgangsver- kehr	Es liegen keine aktuellen Daten zur Entwicklung der Verkehrsstärke und zum Anteil des Durchgangsverkehrs in der Bandhauerstraße vor. Die Bandhauerstraße ist auch in der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ohne Änderung der Verkehrsbedeutung enthalten. Aufgrund des Tempolimits (Zone 30) und der Aufpflasterungen sowie der gleichrangigen Straßen (Rechts- vor Linksverkehr) ist die Strecke für den ständigen Ampelumgehungsverkehr nicht attraktiv und nicht nachweisbar (Ausnahme bei Stauerscheinungen Südstraße/ Luchstraße bei Havarien auf der Bundesautobahn).	A66	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	Entfernung der Aufpflasterun- gen	Die Aufpflasterungen in der Bandhauerstraße dienen der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die bestehende Befestigung wurde geprüft und festgestellt, dass partiell Fugenmaterial im Bereich der Aufpflasterung fehlt. Trotz des fehlenden Fugenmaterials befindet sich die Aufpflasterung in einem allgemein befahrbaren Zustand. Das Tiefbauamt veranlasst den Einbau des Fugenmaterials.	A66	Keine Berück- sichti- gung in LAP