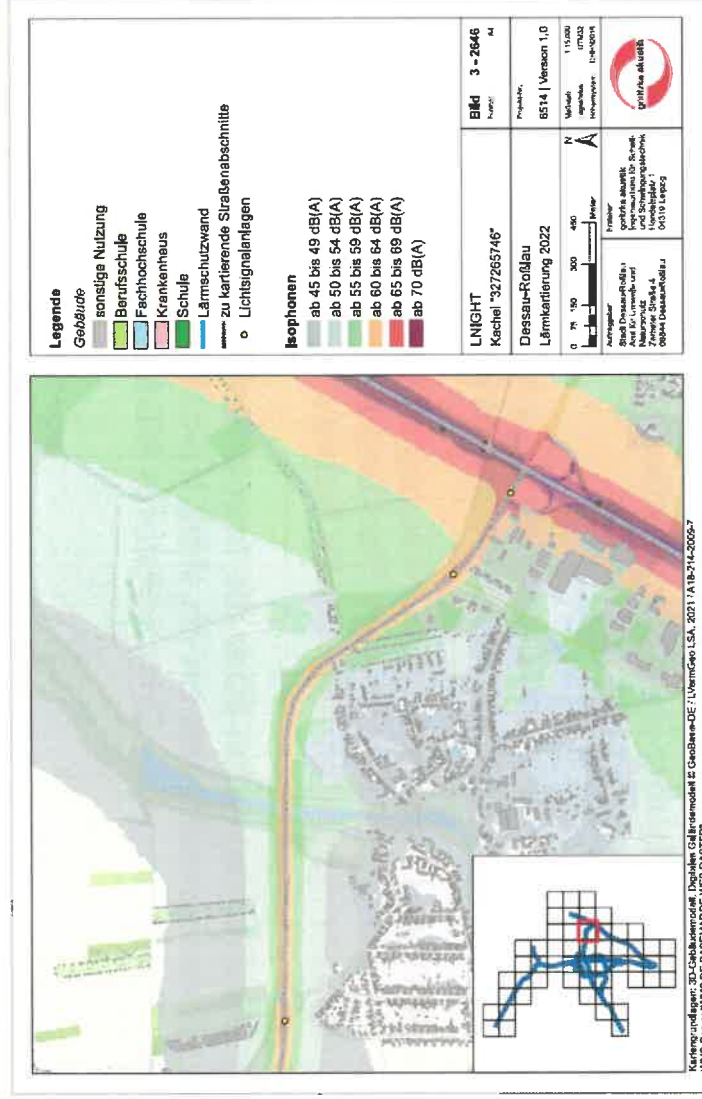


Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau

Auswertung der Verkehrslärmmessungen in
Dessau-Mildensee
BAB 9 – B 107 – B 185

1

Ausgangslage - Lärmkartierung



Die Ortslage Mildensee ist **rechnerisch** nur in Randbereichen einem **nächtlichen Verkehrslärmindex $L_{Night} > 55$ dB(A)** ausgesetzt.

Lärmaktionsplanung

Die 3. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (BV/379/2024/V-83 vom 11. Dezember 2024) legt u. a. fest:

- Einen Grenzwert für den Lärmindex L_{Night} in Höhe von 55 dB(A), bei dessen Überschreitung Maßnahmen zur Lärminderung zu untersuchen sind.
- Durchführung orientierender Messungen der Verkehrslärmimmissionen an der BAB 9 in Höhe Mildensee incl. Siedlung Adria sowie an der B 185 in Höhe Nordmanning und in Höhe Helle Eichen.

Ziel: Erkenntnisgewinn über die Immissionssituation außerhalb der regulären Berechnungsverfahren an als stark belastet wahrgenommenen Immissionsorten unter Einbindung des Ortschaftsrates Mildensee.

Umsetzung

- Beschaffung zusätzlicher geeigneter Messtechnik, um zeitparallel an mehreren Immissionsorten messen zu können
- Abstimmung mit dem Zentralen Verkehrs- und Autobahndienst Dessau-Roßlau (Polizei) zur Auswertung der Trailerdaten zur Geschwindigkeitsüberwachung, um tagaktuelle Verkehrsbelegungszahlen der BAB 9 zu erhalten
- Auswahl maßgeblicher Immissionsorte und Festlegung des Messtermins in enger Abstimmung mit dem Ortschaftsrat Mildensee
- Durchführung der Messungen am 5. November 2025 zwischen 22:30 Uhr und 0:00 Uhr im Beisein von betroffenen Anwohnern und Vertretern des Ortschaftsrates an drei ausgewählten Immissionsorten:
 - Wohnhaus Nordmannring 12a
 - Hotel „Days Inn“
 - Westrand der Siedlung „Helle Eichen“

MP 1, nahe B 185
WH Nordmannring 12a, 1. OG südliche Giebelseite, Mikrofonhöhe 4 m
ca. 160 m Abstand zur Bundesstraße B 185 und ca. 950 m zur Autobahn BAB 9



MP 1

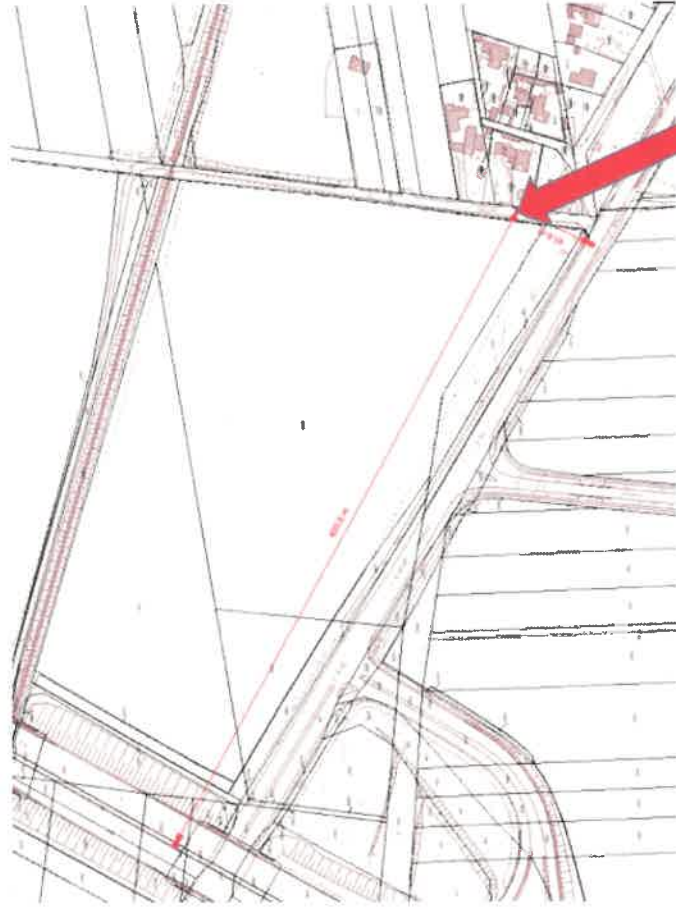
MP 2, nahe BAB 9
Hotel „Days Inn“ Sonnenallee 4, 1. OG Westfassade, Mikrofonhöhe 4 m
ca. 310 m Abstand zur Autobahn, freie Sicht

MP 2



MP 3, nahe BAB 9

Siedlung Helle Eichen, westlich des Grundstücks Helle Eichen 1, Mikrofonhöhe ca. 1,2 m
ca. 50 m Abstand zur Bundesstraße 107 und ca. 420 m zur Autobahn



MP 3

Messdurchführung und Auswertung

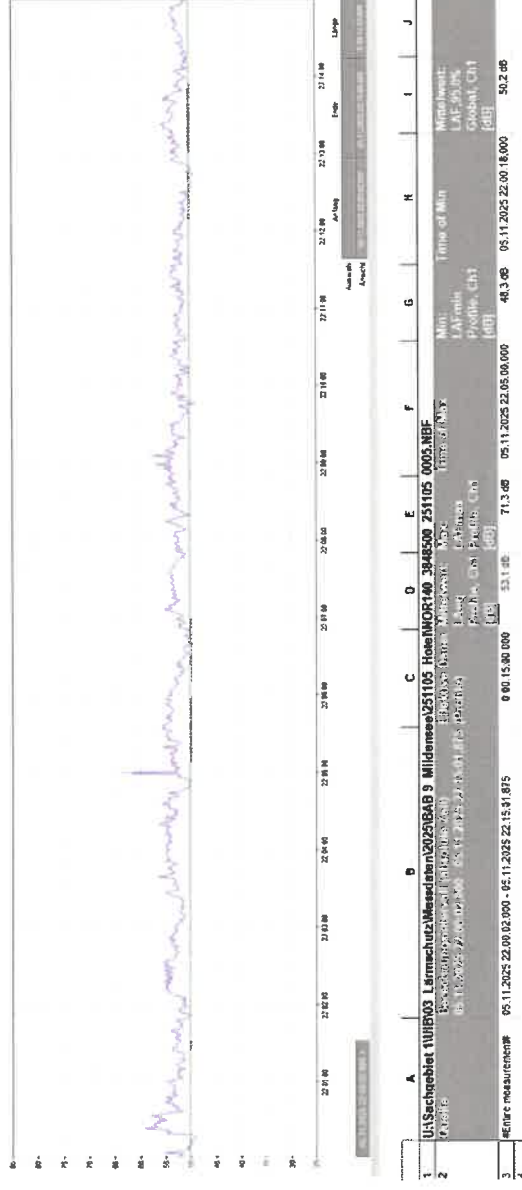
- Zeitparallele Erfassung der Verkehrslärmbelastung durch die BAB 9 und die Bundesstraßen B 185 und B 107 in 15-Minuten-Messintervallen und gleichzeitiger manueller Zählung der Verkehrsbelegung auf den Bundesstraßen
- Kennzeichnung von Störgeräuschen, ohne die Einflüsse bei der Auswertung zu korrigieren
- Auswertung des Mittelungspegels L_m gemäß DIN 45642 „Messung von Verkehrsgläuschen“ ($\hat{=}$ dem äquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq})
- Berechnung der Verkehrslärmbelastung nach RLS 19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) unter Zugrundelegung der im Messzeitraum erhobenen Belegungszahlen
- Vergleich Messwerte vs. Rechenergebnisse
- Zusammenfassung

Messergebnisse

Detailauswertung der Pegel-Zeit-Verläufe

MP 2: Hotel „Days Inn“, Sonnenallee 4

Messung 1 - Zeitraum 22:00 Uhr bis 22:15 Uhr



Störgeräusche: 22:00-Rollkoffer, 22:05-Störpuls (Hupe?)

- Beispiel für die Aufzeichnung und Auswertung eines 15-Minuten-Messintervalls

Messergebnisse

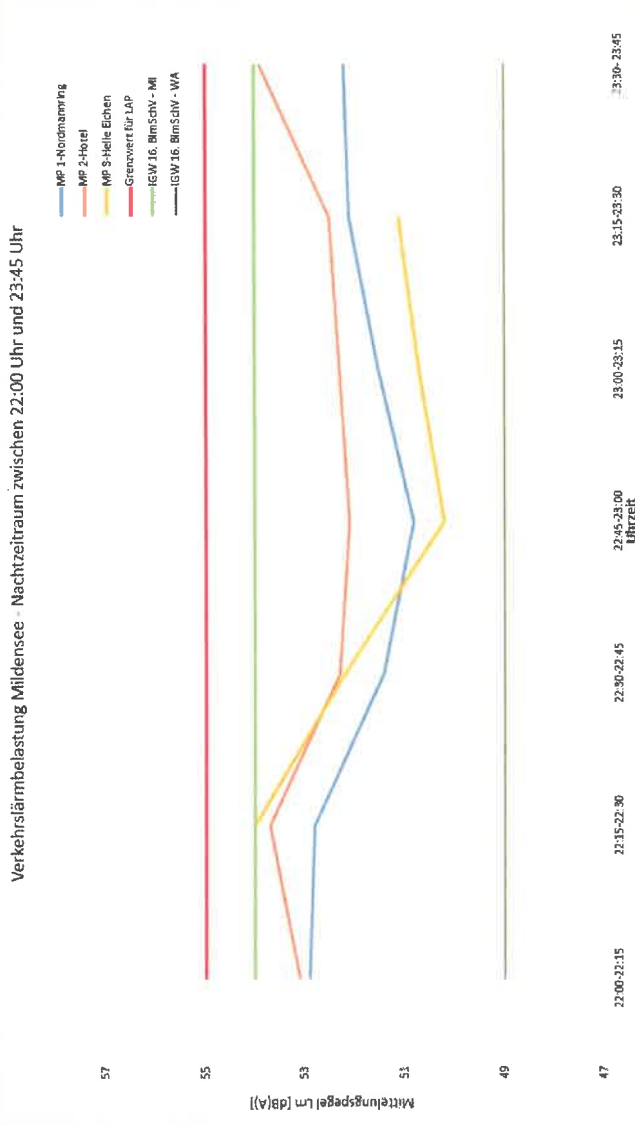
Gesamtmessung, ohne Störgeräuschkorrektur

Messpunkt	Uhrzeit / Mittelungspegel L_m in dB(A) [Hintergrundpegel L_{90} in dB(A)]						Mittelwerte in dB(A)	Bemerkungen
	22:00 - 22:15	22:15 - 22:30	22:30 - 22:45	22:45 - 23:00	23:00 - 23:15	23:15 - 23:30		
MP 1	52,9 [52,4]	52,8 [52,4]	51,4 [51,0]	50,8 [50,4]	51,5 [51,1]	52,1 [51,7]	52,2 [51,7]	Mitwindsituation, BAB 9 deutlich wahrnehmbar, B 185 z. T. überlagert
MP 2	53,1 [50,2]	53,7 [50,1]	52,3 [49,5]	52,1 [49,0]	52,3 [48,1]	52,5 [48,6]	53,9 [49,8]	Autobahn pegelbestimmend, Störungen durch Parkplatznutzung
MP 3		54,0 [47,8]	52,2 [46,3]	50,2 [45,2]	50,7 [45,7]	51,1 [46,4]	51,9 [46,4]	Mittelungspegel durch B 107 maßgeblich bestimmt, BAB 9- Hintergrundpegel

Im Ergebnis ist der über den jeweiligen Messzeitraum erhobene Mittelungspegel der Verkehrsgeräusche von der Autobahn BAB 9 und den Bundesstraßen B 107 und B 184 dargestellt. Dieser Wert beschreibt die während der Messungen vorherrschende Verkehrslärmbelastungssituation.

Da im Verlauf des Nachtzeitraums die Fahrzeugfrequenzierung erfahrungsgemäß abnimmt und keine Störgeräuschkorrektur erfolgte, liegen die Werte eher auf der sicheren Seite.

Messergebnisse



Die gemessenen Mittelungspegel liegen unterhalb des Nacht-Grenzwertes für die Lärmaktionsplanung in Höhe von 55 dB(A), überschreiten aber den Nachtgrenzwert für Wohngebiete des § 2 der 16. BImSchV in Höhe von 49 dB(A).

Für das Hotel besteht ein Schutzanspruch wie in einem Mischgebiet (54 dB(A) nachts). Dieser Wert wurde im Messzeitraum nicht überschritten.

Verkehrslärberechnungen

Die Berechnungen erfolgen mittels Berechnungsprogramm CadnaA Version 2021 MR 2 in Verbindung mit der Berechnungsvorschrift RLS 19 und unter Berücksichtigung nachfolgender Belegungszahlen:

Straße	Verkehrsbelegung 22:00-23:00 Uhr			
	Stündl. Verkehrsstärke M [Kfz/h]	LKW-Anteil p [%]	LKW-Anteil ohne Anhänger p1 [%]	LKW-Anteil mit Anhänger p2 [%]
BAB 9	900	22,2	7,2	15
B185	176	15,9	5,9	10
B107	130	10	3,5	6,5

Lärmkarte – RLS 19



Berechnungsergebnisse CadnaA

Messpunkt	Messung 2025	Rechnung 2025	Lärmkartierung 2022
	L_m [dB(A)]	$L_{r,Night}$ [dB(A)]	L_{Night} [dB(A)]
MP 1	52,1	53,3	50 – 54
MP 2	52,8	57,3	60 – 64
MP 3	52,9	57,7	55 - 59

- Die Pegel aus Messung und Berechnung beziehen sich auf den gleichen, noch verkehrsreichen Nachtzeitraum und sind somit direkt vergleichbar.
- Die Angabe des Lärmindex L_{Night} aus der Lärmkartierung, bezieht sich auf den Nachtzeitraum über 8 Stunden und beschreibt das Pegelband, in welchem der Messpunkt gelegen ist.

Übersicht der Grenz-, Richt-, Auslöse- und Orientierungswerte

Zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm sind nach deutschem Recht verschiedene Grenz-, Richt-, Auslöse- und Orientierungswerte, die jeweils ihrem spezifischen Anwendungsbereich zugeordnet sind, heranzuziehen.

Grenz-, Richt-, Auslöse- und Orientierungswerte [alle Werte in dB(A)]

Gebietsart	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV		Orientierungswerte der DIN 18005		Sanierungsauslösewerte der VLärmSchR 97		Richtwerte der LärmSchutz-Richtlinien SIV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Gewerbegebiet	69	59	65	55	72	62	75	65
Kerngebiet	64	54	65	55	66	56	75	65
Dorf- und Mischgebiet	64	54	60	50	66	56	72	62
Besondere Wohngebiete	59	49	60	45	64	54	70	60
Allgemeine Wohngebiete	59	49	55	45	64	54	70	60
Kleinsiedlungsgebiete	59	49	55	45	64	54	70	60
Reine Wohngebiete	59	49	50	40	64	54	70	60
Krankenhäuser, Schulen Kur- und Altenheime	57	47			64	54	70	60
Parkanlagen, Kleingärten	--	--	55	55	--	--	--	--

In der 3. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Dessau-Roßlau wurden die Grenzwerte für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} gebietsunabhängig so festgelegt:

$L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$.

Messung vs. Berechnung

Auswertung:

Der auf der Grundlage der DIN 45642 „Messung von Verkehrsräuschen“ gemessene Mittelungspegel der Verkehrslärmbelastung L_m unterschreitet an allen Messpunkten den für die gleiche Verkehrsbelegung nach RLS 19 berechneten Verkehrslärmbelastungspegel.

Eine Überschreitung des für die Lärmaktionsplanung festgelegten Grenzwertes für den Nachtzeitraum in Höhe von 55 dB(A) konnte messtechnisch an keinem der betrachteten Immissionsorte ermittelt werden. Im Rahmen der Lärmkartierung wurde das jedoch rechnerisch für die Messpunkte 2 und 3 festgestellt.

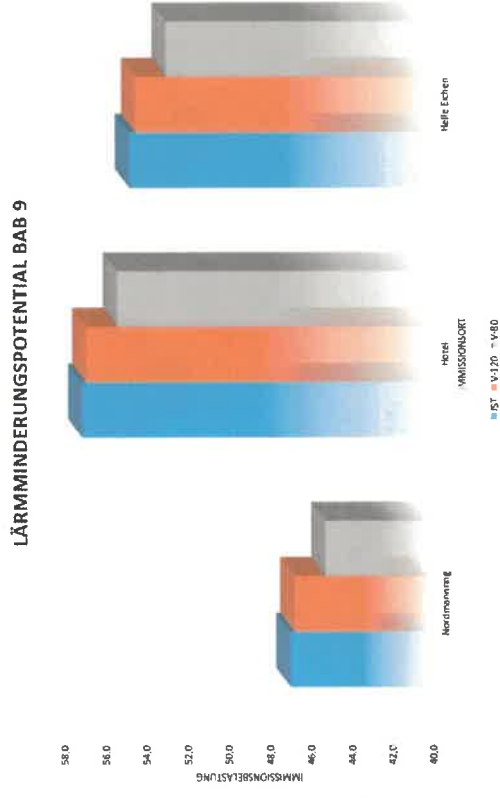
Messpunkt	Messung 2025	Rechnung 2025	Lärmkartierung 2022
	L_m [dB(A)]	L_{Nacht} [dB(A)]	L_{Nacht} [dB(A)]
MP 1	52,1	53,3	50 - 54
MP 2	52,8	57,3	60 - 64
MP 3	52,9	57,7	55 - 59

Ergebniszusammenfassung

- Die Gesamtheit der Verkehrslärmgeräusche der Autobahn BAB 9 sowie der beiden Bundesstraßen B107 und B 185 war an allen betrachteten Immissionsorten pegelbestimmend und witterungsbedingt sehr deutlich wahrnehmbar. Die Belastungssituation wurde von den Betroffenen als üblich beschrieben.
- Die messtechnisch ermittelte Verkehrslärmbelastung lag an allen Immissionsorten unterhalb der für den Vergleichszeitraum berechneten Beurteilungspegel. Die These, dass die Rechenergebnisse auf der sicheren Seite liegen, konnte bestätigt werden.
- Eine Überschreitung des Nacht-Lärmgrenzwertes für die Lärmaktionsplanung in Höhe von 55 dB(A) konnte messtechnisch nicht festgestellt werden.
- Die im Rahmen der Lärmkartierung an den betrachteten Immissionsorten ermittelten Werte für den Lärmindex L_{Night} weisen teilweise deutlich höhere Belastungen als tatsächlich messtechnisch nachweisbar aus.
Insofern sind die Ergebnisse der Lärmkartierung grundsätzlich nicht als fehlerhaft zu Ungunsten der betroffenen Anwohner zu beanstanden.

Lärminderungspotential – Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB 9

- Variante 1: Istzustand – Tempo 130/80 ⇒ Berlin + Tempo 120/80 ⇒ München
- Variante 2: Tempo 120/80 in beide Fahrtrichtungen
- Variante 3: Tempo 80/80 in beide Fahrtrichtungen



Bei Anordnung von Tempo 120 ist eine nicht wahrnehmbare Pegelminderung von 0,2 dB(A) zu erwarten.

Tempo 80 würde rechnerisch zu einer Pegelminderung von 1,7 dB(A) führen.

Lärminderungspotential – Geschwindigkeitsreduzierung auf BAB 9 und B 185

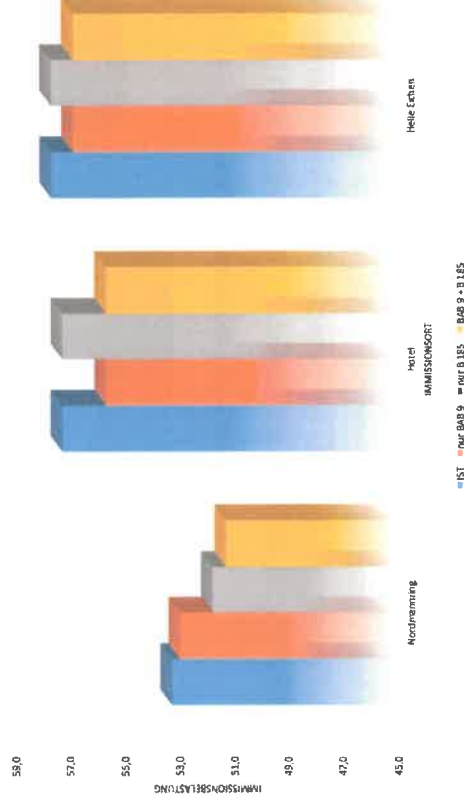
Variante 1: Istzustand

Variante 2: Tempo 80/80 in beide Fahrtrichtungen der BAB 9

Variante 3: Tempo 70/70 auf B 185

Variante 4: Umsetzung Varianten 2 + 3

LÄRMMINDERUNGSPOTENTIAL BAB 9
+ B 185



20

Die Umsetzung aller Maßnahmen lässt maximal eine Pegelminderung von 2 dB(A) erwarten.

- E N D E -

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Bei Fragen, bitte fragen.

