

**Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Gemeinde „Dessau-Roßlau“ vom Juli 2008
(Formblatt für Mitteilungen zur Aktionsplanung)**

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind¹⁾

Stadt Dessau-Roßlau, Einwohner: ca. 89.200, Stadt- und Ortsteile; zu berücksichtigen sind die B 184 und die B 185 sowie das Tangentennetz

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Dessau-Roßlau

1.3 Rechtlicher Hintergrund²⁾

§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

1.4 Geltende Grenzwerte³⁾

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten⁴⁾

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	4.315	über 50 bis 55	3.099
über 60 bis 65	2.287	über 55 bis 60	1.201
über 65 bis 70	961	über 60 bis 65	559
über 70 bis 75	407	über 65 bis 70	212
über 75	407	über 70	295
Summe	8.377	Summe	5.366

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	10,041	3.180
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	2,121	730
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,566	150
Summe	12,728	3.500

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind⁵⁾

Im Ergebnis der Kartierung wurden 2,5 % der Einwohner der Stadt Dessau – Roßlau erfasst, die in Gebäuden wohnen, an denen Immissionen anliegen, die über den Auslösewerten [65/55 dB(A)] liegen. Diese Betroffenen leben zum größten Teil in Wohn-, Misch- und Kerngebieten. Die Ausstattung mit Schallschutzfenstern ist unterschiedlich.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

die Auslösewerte werden überschritten, verlärmte Innenstadt, nicht geschlossenes Tangentennetz

3. Maßnahmenplanung⁶⁾

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung⁷⁾

aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich „Neubau Roßlauer Allee“, im Bereich Argenteuiler Straße und Ludwigshafener Straße

geförderte passive Schallschutzmaßnahmen an ca. 310 Gebäuden

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre⁸⁾

aktive Schallschutzmaßnahmen im Umfeld des BV „Neubau Bahnhofstraße“, verkehrsberuhigende Maßnahmen

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre⁹⁾

nächste Stufe der Lärmaktionsplanung

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen¹⁰⁾

Bau der 2. Muldebrücke mit Ringschluss Nord, verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Innenstadt, Teilortsumgehung Roßlau, ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen¹¹⁾

Ein Vergleich mit den Kartierungsergebnissen ist nicht möglich, da in der Lärmaktionsplanung weitere Straßen einbezogen wurden. Nach Umsetzung der Maßnahmen nach 3.4 verringert sich die Anzahl der Betroffenen wie folgt:

$L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ verbleibende Anzahl: 2.700 Verringerung um: 2.200

$L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ verbleibende Anzahl: 3.300 Verringerung um: 2.650

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Juli 2008

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

der Aktionsplan ist dem Stadtrat noch nicht zur Beschlussfassung vorgelegt

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Mitwirkung mittels Presse, Internet und Infotelefon; Lärmaktionstag; die öffentliche Anhörung ist noch nicht erfolgt

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans¹²⁾

Entscheidend für die Lärminderung ist die Umsetzung aller geplanter Baumaßnahmen.

Erst nach der Umsetzung aller Bauvorhaben können verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich umgesetzt werden.

Ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen sind notwendig.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans¹³⁾

4.6 Weitere finanzielle Informationen¹⁴⁾

--

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

wird nach Beschlussfassung eingerichtet

Ort, Datum

Dessau-Roßlau, 25.08.2008

Erläuterungen zum Ausfüllen dieser Formblätter enthält die nachfolgende Seite!

- 1) Die Einwohnerzahl der Gemeinde, ihre räumliche Gliederung und ihre Lage zur Hauptverkehrsstraße bzw. Haupteisenbahnstrecke sind zu nennen. Sachsen-Anhalt verfügt über keinen Großflughafen nach der Begriffsbestimmung von § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz. Das gilt auch für den Flughafen Leipzig-Halle.
Geräusche von Flugplätzen, sonstigen Straßen, Eisenbahnstrecken oder weiteren Anlagen, die auf die Gemeinde einwirken, können an dieser Stelle als sonstige Lärmquellen genannt werden.
- 2) Der rechtliche Hindergrund ist mit dem Verweis auf § 47d BImSchG abschließend genannt.
- 3) Dieser Punkt ist nicht auszufüllen. Sachsen-Anhalt wird bei den Mitteilungen an das Bundesumweltministerium bzw. das Umweltbundesamt die entsprechenden, bereits an die Kommission übermittelten Grenzwerte verweisen.
- 4) Diese Daten sind den Lärmkarten zu entnehmen.
- 5) Die Bewertung sollte unter Beachtung des für den jeweiligen Standort bestehenden Schutzanspruches nach der Verkehrslärmschutzverordnung und des Baugebietes nach der Baunutzungsverordnung erfolgen.
Die Bewertung soll ferner darauf eingehen, ob die Personen in ehemals ruhigen Gebieten lebten, die erst später verlärmte wurden, ob Schallschutzfenster abgelehnt wurden etc.
- 6) Sofern die Lärmkarte betroffene Einwohner in Pegelklasse $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ oder höher ausweist, muss Ziff. 3.1 bearbeitet werden.
- 7) Hier sind durch die Gemeinde die Maßnahmen des Schallschutzes im Zusammenhang mit dem Neu- bzw. Ausbau der Hauptverkehrsstraße aufzulisten. In der Regel sind die erforderlichen Maßnahmen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, der den Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften vorliegen müsste. Falls neben Maßnahmen des aktiven Schallschutzes im Einzelfall auf passive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzfenster verwiesen worden ist, sind diese Maßnahmen hier aufzulisten. Erfasst werden sollen ebenfalls Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen.
- 8) Nunmehr schließt sich der entscheidende Prüfschritt an. Sofern die betroffenen Einwohner bereits durch Schallschutzfenster in ihren Wohnungen gegen den Umgebungslärm geschützt werden und alle verhältnismäßigen Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm der betroffenen Einwohner bereits ausgeschöpft sind, erübrigt sich eine weitere Aktionsplanung. Falls aus dem **Ergebnis der Prüfung** Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung geplant werden, sind diese hier zu aufzuführen. Auch Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung können hier genannt werden, beispielsweise Vermeidung der bauplanungsrechtlichen Festsetzung von schutzbedürftigen Wohn- oder Mischgebieten in den verlärmten Bereichen.
Konkret benannte Maßnahmen führen in der Regel zu einer Reduzierung der Zahl der Betroffenen vor allem in den hohen Pegelklassen. Diese Zahlen werden unter Punkt 3.5 aufgelistet.
- 9) Sollten Maßnahmen zur Lärminderung geplant werden, dürfen diese zum Beispiel bei einer Ortsumgehungsstraße nicht zu einer Verschlechterung der Situation in den „Ruhigen Gebieten“, (Vergrößerung der Betroffenenzahl) führen.
- 10) Hier sind Maßnahmen aufzuführen, deren Realisierung erst nach einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren umgesetzt werden können.
Konkret benannte Maßnahmen sollen auch hier in der Regel zu einer Veränderung (Reduzierung der Betroffenenzahlen in den hohen Pegelklassen!) der Zahl der betroffenen Personen in den einzelnen Pegelklassen führen. Diese werden unter Punkt 3.5 aufgelistet.
- 11) Durch Ausbreitungsberechnungen zur Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, lassen sich die Zahl der betroffenen Einwohner in den einzelnen Pegelklassen neu berechnen. Vorrangiges Ziel ist eine Reduzierung der Zahl der betroffenen Einwohner in den hohen Pegelklassen. Neben der Zahl der betroffenen Einwohner für den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum muss

auch die Zahl der betroffenen Einwohner in der Nacht für die einzelnen Pegelklassen ausgewiesen werden. Die ermittelten Summen aus der Gesamtzahl der betroffenen Einwohner werden jeweils für den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum (L_{DEN}) und den Nachtzeitraum (L_{Night}) angegeben.

Die Reduzierung ergibt sich aus der Differenz der Angaben in Punkt 2.1 und Punkt 3.5.

- 12) Zusammenfassend kann an dieser Stelle die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen aufgeführt werden. In der Regel werden Maßnahmen dann als besonders wirkungsvoll betrachtet, wenn ihre Auswirkungen die Lebensqualität einer großen Zahl von Betroffenen verbessert haben.
- 13) sofern diese Informationen verfügbar sind.
- 14) Hier können Kosten-Nutzen- oder Kostenwirksamkeitsanalysen angeführt werden.