

LÄRMAKTIONSPLANUNG



ABWÄGUNG

der zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Dessau-Roßlau in der Fassung vom Juli 2008 vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Inhaltsverzeichnis

1. Stellungnahmen der Öffentlichkeit
 - 1.1 Stellungnahme A vom 05.11.2008 mit Ergänzung vom 02.12.2008
 - 1.2 Stellungnahme B aus 46. KW 2008..
 - 1.3 Stellungnahme C vom 11.11.2008.

2. Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
 - 2.1 Tiefbauamt, Stellungnahme vom 06.11.2008
 - 2.2 Stadtplanungsamt, Stellungnahme vom 25.11.08
 - 2.3 Amt für Ordnung und Verkehr, Stellungnahme vom 11.12.08
 - 2.4 Gesundheitsamt, Stellungnahme vom 15.12.08

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
1. Stellungnahmen der Öffentlichkeit	
1.1 Stellungnahme vom 05.11.2008, in der ergänzten Fassung vom 02.12.2008	
Wie Sie auch in Ihrer Informationsvorlage zur Lärmaktionsplanung für die Stadt Dessau-Roßlau vom 11.3.2008 richtig eingangs darstellen, empfinden viele Bürger (Verkehrs-)Lärm als erhebliches lokales Umweltproblem. Lärm stellt neben einer erheblichen Belästigung ab bestimmten Pegeln auch ein ernst zunehmendes Gesundheitsrisiko dar. Ich begrüße vor diesem Hintergrund sehr, dass die Stadt Dessau-Roßlau sich das Ziel gesetzt hat, die Lärmbelastung der Bevölkerung zu senken, was auch der Attraktivität der Stadt als Wohnstandort zu Gute kommt. Gerade kleinere Städte, wie Dessau-Roßlau bieten hierbei gute Voraussetzungen: die Entfernungen zwischen einzelnen Stadtteilen sind so gering, dass man diese zumeist sehr gut („lautlos“) zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen kann und die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind erheblich geringer als in Großstädten. Vor dem Hintergrund des prognostizierten lokalen Bevölkerungsrückgangs ist zudem ein Rückgang der Verkehrsbelastung zu erwarten, sofern die richtigen städtebaulichen Rahmenbedingungen gesetzt werden. Insbesondere sollte keine verkehrsindu-	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Anmerkung: Mit der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung ist zwangsläufig auch ein Rückgang der Verkehrsbelastung verbunden. In Auswertung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Dessau sind jedoch zwei gegensätzliche Entwicklungen des Kfz-Verkehrs zu verzeichnen. Einerseits gibt es wegen des Einwohner-schwundes einen starken Rückgang des Binnenverkehrs, anderer-

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
zierenden, kostenineffizienten und soziale Benachteiligung hervorru- fenden¹ Tief- und Hochbauvorhaben bewilligt werden (insbes. groß- flächiger Einzelhandel „auf der grünen Wiese“, Umgehungsstraßen). Die Stadt Dessau-Roßlau hat ein hohes Potential eine lebenswerte, umweltfreundliche und auch ökonomisch nachhaltige „Stadt der kur- zen Wege“ zu werden.	seits ist eine Zunahme des Pendler- und Durchgangsverkehrs zu er- warten. Erst mit der Fertigstellung der zum Tangentensystem gehö- renden Umgehungsstraßen (Bahnhofstraße, 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord) wird die infrastrukturelle Voraussetzung für eine nachhaltige Verkehrsberuhigung der Innenstadt und der Wohngebiete Dessau-Nord und Ziebigk/Siedlung geschaffen und das Ziel, die nachhaltige Verbesserung der Aufenthaltsqualität (lebenswert und umweltfreundlich), erreicht
Zur vorliegenden Aktionsplanung möchte ich die im Folgenden kurz angerissenen Aspekte anmerken (wenn gewünscht können diese noch weiter ausgeführt werden): 1. Begrüßenswert ist die Senkung der Auslösewerte Tag/Nacht auf 65/55 dB(A), gegenüber der Lärmkartierung, wie auch vom Um- weltbundesamt empfohlen. Mittelfristig, zur 2. Stufe der Umset- zung der Umgebungslärmrichtlinie, sollte diese zumindest auf 60/50 dB(A) gesenkt werden. Langfristig sollten die WHO-Ziele 55/45 dB(A) angestrebt werden.	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Anmerkung: National gibt es bislang keine Festlegungen zu Auslöse- werten. Die Stadt Dessau-Roßlau hat in der ersten Stufe der Lärmaktionspla- nung bereits die vom UBA empfohlenen geringeren Auslösewerte von 65/55 dB(A) berücksichtigt. Die Festlegung mittel- oder langfristiger Ziele ist nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung. Ei- ne Überprüfung der Auslösewerte wird mit der 2. Stufe der Lärmkar- tierung unter Beachtung eventueller gesetzlicher Regelungen sowie in Auswertung der Ergebnisse der Lärmaktionsplanung und unter Ein-

¹ Gerade ältere, jugendliche oder sozial schwächere Personen verfügen (häufig) über keinen Privat-Pkw und sind auf Versorgungseinrichtungen in guter fußläu-
figer und/oder ÖPNV-Erreichbarkeit angewiesen.

Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	beziehung der Öffentlichkeit erfolgen.
2. Ich begrüße auch die Einbeziehung weiterer Straßen in die Betrachtung um Verlagerungseffekte besser abzubilden. Vor dem Hintergrund der angestrebten Verlagerung des bedeutenden Innenstadtknotens vom Kreuz Albrechtstr./Wolfgangstraße zur Puschkinallee/Roßlauer Allee wäre jedoch zumindest noch die Einbeziehung der Antoinettenstraße/Friedrichstraße (im Bereich Post) angebracht gewesen. 3. Zu einer Vollständigen Beurteilung der Verlagerungseffekte fehlen in der Offenlage des Gutachtens die Pläne der Variante „Situation nach Fertigstellung der Bahnhofsstraße“ ohne „alle Baumaßnahmen“. 4. Auch sollten die M und p-Werte nicht aus der VBUS bzw. RLS-90 Tabelle pauschal übernommen werden, sondern durch die Ergebnisse spezifischer Erhebungen ersetzt werden. 5. Bitte teilen Sie der Öffentlichkeit auch mit, wie sich die Lärmbelastung Dessau-Roßlaus sich durch Schienenverkehrs- und Gewerbelärm darstellt. Es muss zumindest lärmgutachterlich ausge-	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Anmerkung: Die Notwendigkeit bestand aus unserer Sicht nicht, da hier keine signifikanten Veränderungen der Belegungszahlen im Zusammenhang mit den geplanten Straßennetzergänzungen zu erwarten sind. Im Rahmen der 2. Stufe der Lärmkartierung werden diese Straßenabschnitte berücksichtigt. Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Der Einwand ist nicht nachvollziehbar, da eine entsprechende Variantenrechnung durchgeführt wurde, siehe Anlagen 3.2, 5.1 und 5.2. Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Der Einwand ist nicht nachvollziehbar, da genau diese Vorgehensweise bei der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung fand. Sowohl die maßgebende stündliche Verkehrsstärke M und der maßgebende LKW-Anteil p basieren auf der Auswertung von 24 h Zählungen im Straßennetz von Dessau – Roßlau (Abschnitt 1.2.2 Lärmaktionsplan). Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen.

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
geschlossen werden, dass sich durch die Kumulation des Straßen- und Schienenlärms Expositionspegel von über 70/60 dB(A) ergeben	Natürlich ist das Betrachten aller Lärmquellen im Lärmaktionsplan wünschenswert und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich in Summation der Lärmimmissionen unterschiedlicher Quellen Konfliktgebiete ergeben, die mit der derzeitigen Datenlage nicht erkannt wurden. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben des § 47c BImSchG waren in der ersten Kartierungsstufe (2007) jedoch nur die Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr zu kartieren. Streckenabschnitte des Schienenverkehrs waren nicht kartierungspflichtig. Die 1. Stufe des Lärmaktionsplanes konzentriert die vorhandenen Mittel daher auf die Hauptkonfliktquelle „Straßenverkehr“. Der Gewerbelärm ist in Dessau-Roßlau ebenfalls nicht kartierungspflichtig. Für das Gewerbe besteht mit dem nationalen Recht (BImSchG in Verbindung mit der TA Lärm) ein geeignetes Instrument, welches bei entsprechender Anwendung durch die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden gewährleistet, dass durch den vorhandenen Gewerbelärm die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung deutlich unterschritten werden. In Wohn- bzw. Mischgebieten sind durch den Gewerbelärm Geräuschimmissionsrichtwerte in Höhe von 55/40 dB(A) bzw. 60/45 dB(A) einzuhalten. Derartige Immissionsbeiträge sind im Hinblick auf die Überschreitung der nebenstehenden Werte von 70/60 dB(A) immissionsschutzrechtlich nicht relevant. Ein gegebenenfalls aufgrund von Gewerbelärm vorhandenes Konfliktpotential ist lokal begrenzt. Eine großräumige, komplexe Planung (Lärmaktionsplanung) ist dafür nicht das geeignete Lösungsmittel.

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
6. Ein erheblicher Mangel des vorliegenden Gutachtens besteht jedoch im Fehlen einer fundierten Untersuchung und Abwägung der zur Verfügung stehenden Lärminderungsmaßnahmen (inklusive langfristiger, planerischer Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds). In der auch von Ihnen zitierten LAI-Liste finden sich kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Geräuschminderung, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche (Bau-) Maßnahmen realisieren lassen, wie - „Minderung und Verlagerung des Verkehrsaufkommens, - Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, - Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. mit zeitlicher Beschränkung, - Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche, - Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung (Grüne Welle)“	Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Langfristig wirkende planerische Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds sind im aktuellen Nahverkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau (Stadtratsbeschluss Nr. 017/08) und in den aktuellen Verkehrsentwicklungsplänen von Dessau (Stadtratsbeschluss Nr. 154/05) und Roßlau (Stand Mai 2005) enthalten und durch den Stadtrat beschlossen. Die Maßnahmen entsprechen dem Stand der Technik der Lärminderung und müssen im Lärmaktionsplan nicht noch einmal untersucht oder beschlossen werden (siehe Abschnitt 6.3 Lärmaktionsplan). Kurz- bis mittelfristig sind in Dessau-Roßlau deutliche Veränderungen in den Verkehrsströmen aufgrund geplanter und zum Teil schon in Bau befindlicher Straßen zu erwarten. Basierend auf dieser Prämisse wurde in der Zielstellung zur 1. Stufe der Lärmaktionsplanung der Schwerpunkt auf Untersuchungen zur laufenden Planung gelegt (Lärmaktionsplanung Abschnitt 2). Damit konzentriert sich die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung auf Synergieeffekte aufgrund laufender und beschlossener Planungen. In den Verkehrsentwicklungsplänen von Dessau und Roßlau sind Maßnahmen enthalten und beschlossen, die in erster Linie aus Sicht der Verkehrsplaner erarbeitet wurden. Die zum Teil deutliche Lärminderungswirkung dieser verkehrsplanerischen und verkehrsberuhigenden Maßnahmen wurde untersucht und nach den Algorithmen der Umgebungslärmrichtlinie ausgewertet (der komplette Abschnitt 5). Im Ergebnis ist eine zum Teil deutliche Verschiebung der Konfliktgebiete im Vergleich zur Ist-Situation zu verzeichnen. Für diese Gebiete,

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
	für die also die laufende Planung keine Lärminderung bewirkt, werden im Abschnitt 6 Minderungsmaßnahmen erarbeitet und im Maßnahmenplan festgehalten.
Diese Maßnahmen werden jedoch nicht fundiert behandelt und abgewogen. In der Anlage 1 des Gutachtens ist lediglich eine allgemein abstrakte Beschreibung von möglichen Maßnahmen angefügt. Unter Ziffer A1.8 ff wird z.B. (im Umkehrschluss) der Einsatz von Pflaster für Straßen > 20 km/h als schalltechnisch bedenklich beschrieben. Dennoch beschäftigt sich das Gutachten in der Behandlung der potentiellen Maßnahmen im Bereich Dessau Nord nicht mit dem lärmintensiven Pflasterbelag in der Karlstraße. Da sich durch den Bau der Ostrandstraße für die Karlstraße die Effekte von Verkehrsentlastungen und Zunahmen in etwa aufgeben dürften, wäre die Wahl eines lärmarmen Belags (vgl. Empfehlungen der Stadt Rostock)² in der Karlstraße neben der Rechtsvor-Links-Regelung die wohl effektivste Maßnahme. Durch ein Gussasphaltdecke mit einem DStrO-Wert von 0 dB(A) gegenüber dem für die Karlstraße anzusetzenden DStrO von 3 dB(A) für ein Pflaster in diesem Zustand, ergeben sich bereits Pegelminderungen die (arithmetisch) doppelt so hoch sind, wie die in der Anlage 3.3 statuierten.	Konflikte in der Karlstraße sind vorhanden. Durch die laufende Planung ist aber mit Veränderungen in der Karlstraße zu rechnen. Da die Karlstraße in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht erfasst wurde, erfolgte die Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur Dokumentation von Entlastungseffekten durch geplante Straßennetzergänzungen. Für die Karlstraße jetzt konkrete Lärminderungsmaßnahmen zu fordern, wäre eine Ungleichbehandlung gegenüber den Anwohnern an allen anderen nicht kartierten, aber ähnlich hoch belasteten Straßen. Einzige Ausnahme bildet die Kühnauer Straße, da hier in Folge der Fertigstellung der Bahnhofstraße mit einer deutlichen Zunahme der Verkehrslärmbelastung zu rechnen ist. Es bleibt noch anzumerken, dass bei zulässigen 30 km/h für das Pflaster in der Karlstraße ein Zuschlag DStrO in Höhe von 2 dB(A) zu berücksichtigen ist und dass im Rahmen der mit Fördermitteln durchgeführten Sanierung des Stadtteils Dessau-Nord bewusst Pflasterbelag verwendet wurde (gemäß dem beschlossenen Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Dessau-Nord ist Asphalt nur in Ausnahmefällen zu verwenden). Die Änderung der Fahrbahnoberfläche als Schallschutzmaßnahme kann daher nicht in Betracht gezogen werden. Seitens des Umweltamtes wurde jedoch bei der Erarbeitung des Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet Dessau-Nord darauf gedrungen, dass ein aus schalltechnischer Sicht günstigeres Pflaster mit ebener

² 2 Rostocker Empfehlungen zur Pflasterauswahl nach Lärmaspekten (ZfL Bd. 4 2008)

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
	Oberfläche verlegt werden soll, um die Lärmbelastung im Sanierungsgebiet möglichst gering zu halten. Weiterhin sei an dieser Stelle nochmals auf die Festlegung aus der Lärmaktionsplanung hingewiesen, im Rahmen der laufenden Planung für das Gebiet Dessau Nord ein Verkehrskonzept unter Einbeziehung aller Wohngebietsstraßen zu erarbeiten.
Obwohl in Kapitel 6.4 des vorliegenden Gutachtens Art und Zustand des Straßenzustands als wichtige akustische Einflussgrößen beschrieben werden, wird z.B. auf die mangelhafte Straßen- decke in der Albrechtstraße nicht eingegangen. Dabei sollte in diesem Fall aus schalltechnischer Sicht der Straßenbelag auch bei der Betrachtung der relevanten „Hotspots/Problemabschnitte“ berücksichtigt werden. Der Pflasterbelag in Straßen wie der Wilhelm-Müller-Straße müsste vermutlich mit einem DStrO von >6 dB(A) beurteilt werden (selbst bei Geschwindigkeiten von 30 km/h, vgl. Rostocker Studie), wodurch einige der erheblichsten Lärmproblem erst zum Vorschein kommen³. Dies mag in westdeutschen Städte im Regelfall keine große Rolle spielen, da dort lärmarme Beläge weiter verbreitet sind, in Städten mit Straßen in derart „lautem“ Zustand sollte diese Beachtung aus schalltechnischer Sicht jedoch gebo-	Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Der Rückbau der Albrechtstraße mit entsprechender Belagserneuerung kann nur nach Abschluss bestimmter Randbedingungen (Bau der Ostrandstraße) erfolgen. Aus diesem Grund kann einer Forderung, Maßnahmen zur kurzfristigen Straßensanierung in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen, nicht entsprochen werden. Die Reparatur von Schlaglöchern erfolgt unabhängig von der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Wilhelm-Müller-Straße ist in der 1. Stufe der Lärmkartierung nicht kartiert worden, weil sie als Anliegerstraße nicht Gegenstand der Untersuchung im Rahmen dieser 1. Stufe war. Deshalb kann auch keine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgen.

³ Um einen ausreichenden Nachtschutz zu gewährleisten, wäre zudem die Auswertung der Maximalpegelhäufigkeiten zusätzlich zum äquivalenten Dauerschallpegel begrüßenswert.

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
ten sein.	
Da das Reifen-Fahrbahngeräusch (bei Pkw) gegenüber dem Motorengeräusch schon bei Geschwindigkeiten < 50 km/ dominiert, kommen für Hauptverkehrsstraßen durchaus auch Belagsverbesserungen in Frage. Zu Ihrer Erwägung eines OPA für die Ludwigshafener Straße (Kap. 6.1) möchte ich Sie insbes. auf die Veröffentlichungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und LfU/Müller BBM (ZfL Bd. 6 2008) hinweisen. Einen erheblichen Mangel in der Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung besteht im Umgang mit den Planungen zur Ostrandstraße. Bei der Beschreibung von Maßnahmen zur Entlastung des Bereichs Dessau Innenstadt wurde die im VEP enthaltenen Oststrandstraße als gegeben angenommen, während das Planfeststellungsverfahren noch nicht einmal eingeleitet ist. Der Umgehungsstraßenbau wurde zudem mit den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Kavalierstraße verquickt. Aufgabe dieses schalltechnischen Gutachtens wäre es - unter Berücksichtigung aller hinreichend gefestigten Planungen – zu prüfen, mit welchen Maßnahmen eine Lärmentlastung der Kavalierstraße erreicht werden kann. Bei der zu erwartenden Verkehrsstärke sind diese Beruhigungsmaßnahmen größtenteils auch ohne	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Unter Punkt 6.1 des Lärmaktionsplanes wird festgelegt, dass bei erforderlicher Erneuerung der Fahrbahnoberfläche in der Ludwigshafener Straße der Einsatz eines lärmmindernden Fahrbahnbelages auf der Grundlage neuester Erkenntnisse überprüft wird. Die Veröffentlichung der BASt wird dann als Erkenntnisquelle berücksichtigt. Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Der Lärmaktionsplan basiert auf hinreichend gefestigten Planungen der Stadt Dessau-Roßlau wie z.B. die Beschlusslagen zur Flächennutzungsplanung und zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) - Stadtratsbeschluss Nr. 154/ 05 zur 3. Fortschreibung des VEP. Darüber hinaus ist in der Zielsetzung für die erste Stufe der Lärmaktionsplanung (Abschnitt 2) die schwerpunktmäßige Untersuchung der schalltechnischen Auswirkungen von laufenden, und durch Beschlusslagen für die Verwaltung verbindlichen, Planungen definiert. Die Ostrandstraße mit den Bauabschnitten Entlastungsstraße Schlachthof, Ringschluss Dessau- Nord und 2.Muldebrücke ist Be-

⁴ Gegebenfalls wäre hierfür eine Verlegung der B 184-Funktion auf die in Bälde fertig gestellte Bahnhofsstraße erforderlich, sofern nicht ohnehin geplant. Mit dieser Westumfahrung und der Ludwigshafener Str. besteht eine Verkehrsführungsmöglichkeit für den Lkw- und Pkw-Durchgangsverkehr um den Stadtkern herum.

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
den Bau der Ostrandstraße möglich (siehe div. Großstädtische Beispiele). Eine Reduzierung auf 2 Fahrspuren; Lkw-Verbot und Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie unterstützende bauliche Maßnahmen führen bereits zu einer Lärminderung von einigen dB(A)⁴. Es ist nicht zu erwarten, dass durch die Ostrandstraße die gewünschte Verkehrsverlagerung stattfindet und sich dadurch zusätzlich eine merkliche Lärmentlastung einstellt, da von erheblich überschätztem Anteil an verlagerbarem Durchgangsverkehr auf der Kavalierstraße ausgegangen wird.	standteil des im Verkehrsentwicklungsplan festgesetzten künftigen Straßenhauptnetzes der Stadt Dessau-Roßlau. Die Trassierungen sowohl des „Ringschlusses Nord“ als auch der 2. Muldebrücke einschließlich des Abzweigs von der Oranienbaumer Chaussee sind im 2004 genehmigten Flächennutzungsplan der Stadt Dessau - dieser gilt seit der Städtefusion 2007 als Flächennutzungsplan, Ortsteil Dessau; fort - als so genannte Weißflächen dargestellt worden (§ 5 Abs. 1 Satz 2 BauGB). Das bedeutet die vorübergehende Herausnahme dieser Flächen aus der Genehmigung auf Grund der noch ausstehenden Ergebnisse des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens mit eingeschlossener Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der noch ausstehenden endgültigen Klärung naturschutz- und denkmalrechtlicher Belange in Bezug sowohl auf das von der UNESCO anerkannte Biosphärenreservat „Mittelbe“ als auch auf die historische Kulturlandschaft „Gartenreich Dessau-Wörlitz“ (UNESCO-Welterbe). Durch die Darstellung dieser Weißflächen wird jedoch die Thematisierung dieser Problematik im Stadium der Flächennutzungsplanung veranschaulicht und der mögliche Verlauf der Trassenführung gekennzeichnet. Der Abschnitt Entlastungsstraße Schlachthof wurde bereits realisiert. Die Ostrandstraße verbindet die HAUPTerschließungsstraße des WBD-Industrieparks mit der des Gewerbegebietes auf dem Schlachthofgelände und findet eine Weiterführung in der geplanten zweiten Muldequerung. Sie bildet somit eine durchgängige Straßenverbindung zwischen der B 185 und der B 184 in Stadtrandlage. Sie bildet gemäß Beschluss zur 3. Fortschreibung des VEP eine Voraussetzung für die Umsetzung der Zielstellungen zur wirksamen Verkehrsentlastung von

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
	Wohngebieten und der Dessauer Innenstadt sowie zur vertraglichen Verkehrsverlagerung in die Stadtrandlage. Die geplante Umgestaltung der gegenwärtig hochbelasteten Kavalierstraße (ca. 19.000 Kfz/24h) in einen verkehrsberuhigten Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität (< 5.000 Pkw/24h) bildet einen Schwerpunkt bei der Entwicklung eines lebendigen, wirtschaftsstarken und attraktiven Stadtzentrums in Dessau-Roßlau. Diese Zielstellung des Flächennutzungsplanes wurde durch den Stadtrat im Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (3.Fortschreibung) nochmals bestätigt. Die als Alternative zur Ostrandstraße für den Durchgangsverkehr vorgeschlagene Verkehrsführung über die Ludwigshafener -, Argenteuiler - Mannheimer -, Hermann-Köhl – und die Kühnauer Straße, weiter über die Bahnhofstraße und die Roßlauer Allee zur Albrechtstraße mit einer Strecke von ca. 12 km ist etwa 3x länger als die Streckenführung über die Ostrandstraße und damit keine echte Alternative, die eine breite Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer finden würde. (Für einen Berufspendler bedeutet das 80 km pro Woche mehr Fahrstrecke, für die Allgemeinheit sind das zusätzliche klimaschädigende Umweltbelastungen, die vermeidbar sind). Gerade auch in Kenntnis des geänderten Verkehrsaufkommens (Zunahme des Durchgangsverkehrs) soll eine wirksame Verkehrsentslastung der Innenstadt erfolgen. In der Umsetzung des Stadtratsbeschlusses zur 3. Fortschreibung des VEP wird diese Entlastungswirkung erwartet.
Zu einer fundierten Abwägung der einzelnen Lärminderungsmaßnahmen gehört auch die Kosten-Nutzen-Betrachtung, wie sie auch vom LAI empfohlen wird. Eine Kosten-Nutzen-Betrachtung hat in diesem Lärmaktionsplan nicht stattgefunden. Im Zuge derer	Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Eine Kosten-Nutzen-Analyse war im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung entbehrlich, da hier die schalltechnischen Auswirkun-

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
hätten auch andere Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen) erheblich günstiger abgeschnitten als der Bau (und Unterhalt) einer Umgehungsstraße. Dies betrifft auch die flächenhaft wirkende Lärminderungsmaßnahmen (Kap. 6.3), die mit lediglich 3 Sätzen nicht ausreichend beschrieben sind. 7. Es fehlt zudem die fundierte schalltechnische Abwägung zwischen Entlastung und Neubelastung. Das Gutachten erörtert weder die Neubelastung der Kleingartengebiete und Erholungsflächen in Dessau Nord durch die Ostrandstraße hinreichend noch die der Wasserstadt. In der Liste der betroffenen Straßenabschnitte (z.B. Anlage 3.3) wird die Wasserstadt überhaupt nicht aufgeführt. Abgesehen von Zerschneidungseffekten, Schadstoffbelastung und Verkehrssicherheitsgefahr, etc. findet eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität dieser Anwohner durch Lärm statt, ungeachtet etwaiger passiver Lärmschutzmaßnahmen⁵.	gen der laufenden und durch Beschlusslagen für die Verwaltung verbindlichen Planungen untersucht wurden. Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Zielstellung im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung war es, die schalltechnischen Auswirkungen der laufenden und durch Beschlusslagen für die Verwaltung verbindlichen Planungen auf die Konfliktgebiete (Pegel oberhalb der Auslösewerte 65/55 dB(A)) zu untersuchen. Dass mit der beabsichtigten Verkehrsverlagerung in die Stadtrandlage zur wirksamen Verkehrsentslastung der Wohngebiete und der hochbelasteten Dessauer Innenstadt bisher weniger belastete Kleingartengebiete und Erholungsbereiche belastet werden, ist unbestritten. Durch die vorhandene Eisenbahntrasse der Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn ist eine – wenn auch nur geringe- Verkehrslärmvorbelastung der Kleingartengebiete bereits vorhanden. Die geplante Ostrandstraße folgt über weite Strecken dem Verlauf dieses bestehenden Verkehrsweges (Bündelung von Trassen). Weiterhin darf die Neubelastung des Gebietes die Vorsorgegrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht überschreiten. Diese Immissions-Grenzwerte liegen unterhalb der Auslö-

⁵ Selbst im Fall des Tatbestandes einer wesentlichen Änderung nach 16. BImSchV sollte dem Lärmgutachter die hohe Neubelastung der Bewohner durch die Straßenführung über eine 2. Muldebrücke bewusst sein

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
	sewerte der Lärmaktionsplanung. Die detaillierte Betrachtung erfolgt im Rahmen der Aktualisierung der Straßenplanung (Lärmschutzgutachten). Die Wasserstadt war auf Grund der bisherigen Verkehrsbelastung (ca. 9500 Kfz/24h) nicht zu kartieren. Insgesamt erfährt die vorhandene Straße durch die Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen eine deutliche Entlastung (Reduzierung um mehr als 50% prognostiziert). Für die vom Straßenneubau maßgeblich betroffene Wohnbebauung im östlichen Bereich der Wasserstadt (dargestellt als Mischgebiet im FNP) ist im Rahmen des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens die Einhaltung der Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV nachzuweisen. Diese Grenzwerte liegen noch 1 dB(A) unterhalb der o.g. Auslösewerte, so dass – trotz einer unbestrittenen Mehrbelastung für einige Anwohner – keine neuen Betroffenheiten im Sinne der Lärmaktionsplanung geschaffen werden. Eine verträgliche Verkehrsverlagerung aus der Innenstadt in Richtung Stadtrandlage ist verkehrspolitischer Wille der Stadt Dessau-Roßlau und wird unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche aus der Sicht des Lärmschutzes mitgetragen.
8. Die Umgebungslärmrichtlinie hat zudem den Schutz ruhiger Gebiete zum Inhalt, die der Erholung der Bevölkerung dienen. Diese werden in Kapitel 7 der STU kurz angesprochen. Dort wird korrekterweise beschrieben, dass aus schalltechnischer Sicht die Be-	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die Festlegung ruhiger Gebiete einschließlich der Festlegung von

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
stimmung dieser Gebiete erst erfolgen kann, wenn mindestens die Straßen der 2. Stufe der END kartiert wurden⁶. Dennoch sind derartige Naherholungsgebiete (Park, Kleingärten, Landschaftspark) den Ortskundigen bekannt und der Vorsorgegrundsatz und gesunde Menschenverstand erfordern, dass bei dem Verdacht auf Zerstörung eines ruhigen Gebiets Einhalt geboten werden muss. Dieser Verdacht kann bzw. sollte auch zum Anlass genommen werden, den Tatbestandsfall eines ruhigen Gebietes im Einzelfall zu prüfen. Stattdessen wird hier durch eine Neuplanung „im Namen des Lärmschutzes“ der Bereich der Kleingartensiedlungen, Schillerpark, Scheplake und Dessau-Wörlitzer Gartenreich durch die geplante Ostrandstraße in den Randbereichen verlärmert und zerschnitten. Dies ist insbes. nicht zu rechtfertigen, da die Lärminderung im Bereich der Albrechtstraße und Kavallerstraße nur verhältnismäßig gering dagegen ausfällt und zudem auch durch andere Maßnahmen in annähernd derselben Höhe erreicht werden kann.	Maßnahmen zum Schutz dieser Gebiete soll im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgen. Die dazu notwendige Analyse ist vorab in der 2. Stufe der Lärmkartierung zu leisten. Mit der vorhandenen Datenlage kann diese Analyse derzeit nicht erarbeitet werden. Die Ausweisung ruhiger Gebiete entlang der bekannten Trassenführung langfristig geplanter Straßenbauprojekte steht im Widerspruch zu den beschlossenen verkehrspolitischen Zielen der Stadt Dessau-Roßlau. Die Stadt Dessau-Roßlau als zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung ist an die bestehende Beschlusslage zum VEP gebunden. Die potenzielle Lärminderungswirkung durch den Bau der Ostrandstraße - in Bezug auf die Konfliktgebiete in der Innenstadt und in Dessau Nord - wird mit der Lärmaktionsplanung bestätigt. Eine Einzelfallprüfung u.a. zum Schutz der Landschaft im Einwirkbereich der Ostrandstraße erfolgt im Rahmen der Aktualisierung der Straßenplanung (Umweltverträglichkeit).
9. Auch hierbei gebietet der schalltechnische Sachverstand das Wahrhaben des akustischen Selbstschutzes einer geschlossenen Blockrandbebauung, die zudem laut des Gutachtens u.a. im Bereich Kavallerstraße/Albrechtsplatz schon mit Schallschutzfenstern ausgestattet sind. Bei geschlossener Bebauung ist zumeist die Orientierung der Balkone, Schlaf- und Kinderzimmer in den	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Es ist unbestritten, dass eine geschlossene Blockrandbebauung schalltechnisch günstiger ist als eine frei abstrahlende Straße in Dammlage. Der Bau der Ostrandstraße ist jedoch verkehrspolitischer

⁶ Dies spricht auch für eine weitergehende Verkehrsnetzabbildung bei Kartierung und Aktionsplanung bereits in der ersten Stufe wie z.B. „Musterstadt“ Norderstedt. www.norderstedt.de/index.php?hid=8&id=4556

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
Blockinnenbereich möglich, womit die (nächtliche) Lärmbelastung deutlich geringer ausfällt (Anhaltswert: ca. 30 dB(A)). Zudem sind nach VBUS die Immissionspegel in 4m Höhe berechnet; die meisten Gebäude in diesem Bereich sind jedoch 3-4-geschossig, womit sich in oberen Geschoßen aufgrund des größeren Quelle-Empfänger-Abstandes die Immissionspegel nochmal verringern (außerdem sind in den EG dort zumeist Läden). Die Schallemission der Ostrandstraße liegt dagegen auf Ohrhöhe bzw. durch Dammlage im Bereich Kleingärtner noch darüber und strahlt tief ins das betroffene Gebiet hinein.	Wille und zwingende Voraussetzung für eine nachhaltige Entlastung und an der Aufenthaltsqualität orientierten Entwicklung des Innenstadtbereiches. Unabhängig davon, dass einem Anwohner der Kavalierstraße nicht vorgeschrieben werden kann, in welche Richtung er schutzbedürftige Räume seiner Wohnung orientiert, ist es schwer vermittelbar, dass die Wohnbebauung im Bereich Kavalierstraße/Albrechtstraße weiterhin Lärmbelastungen oberhalb von 70/60 dB(A) ausgesetzt werden soll, damit in Kleingartensparten – die keinen nächtlichen Schutzanspruch besitzen – keine zusätzlichen Verkehrsgerausche wahrnehmbar werden.
Fazit: - Es gibt effektivere und kostengünstigere Alternativen zur Lärm-minderung für die Bereiche Dessau Innenstadt und Dessau Nord als den Bau der Ostrandstraße. Diese Alternativen wurden nicht ausreichend bzw. unabhängig geprüft. - Die Ostrandstraße verursacht an anderer Stelle erhebliche Lärm-belastungen, was in dem Gutachten nicht ausreichend gewürdigt wurde. Insbesondere werden ruhige Gebiete zerstört, was der Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie grundlegend wider-spricht. Für Rückfragen und weitergehende konstruktive Beiträge stehe ich	Zum Fazit: Eine verträgliche Verkehrsverlagerung aus der Innenstadt in Richtung Stadtrandlage zu Gunsten einer nachhaltigen Steigerung der Aufent-haltsqualität ist das erklärte politische Ziel der Stadt Dessau-Roßlau. Der Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt diese Zielstellung und legt die Prioritäten der weiteren Straßennetzentwicklung fest. In der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wurden die bisherigen Strategien und Maßnahmen des Verkehrskonzepts an den tatsächli-chen Bedarf angepasst. Der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll der zukünftigen Verkehrsnachfrage entsprechen. Sowohl die permanente Überbelastung von bestehenden Straßen als auch die

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
gerne zur Verfügung. Unterschrift Bürger von Dessau-Roßlau und Mitglied der Bürgerinitiative "Dessau – Natürlich mobil"	Überdimensionierung von Verkehrswegen soll dabei vermieden werden. Eine deutliche Minderung des Verkehrsaufkommens und damit auch der Verkehrslärmbelastung der bisher hochbelasteten Kavallerstraße ist in Auswertung des VEP durch den Bau der 2. Muldebrücke in Verbindung mit dem Ringschuss Nord zu erwarten. Unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche werden diese Baumaßnahmen aus der Sicht des Lärmschutzes mitgetragen. Im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden die schalltechnischen Auswirkungen der laufenden Planungen auf die Konfliktgebiete (Pegel oberhalb der Auslösewerte 65/55 dB(A)) untersucht. Die Lärminderungswirkung der im VEP festgeschriebenen Maßnahmen konnte dabei bestätigt werden. Die Festlegung ruhiger Gebiete erfolgt mit der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung.
1.2 Stellungnahme B aus 46. KW 2008 Lärmbelästigung Altener Str. 26	
1. Straßenbahnen müssten zum Teil aus dem Verkehr gezogen werden oder Generalreparatur nötig! Es sind z.T. richtige „Rumpelbahnen“ auf unserer Strecke.	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die Straßenbahnstrecken der Stadt Dessau-Roßlau waren nicht Gegenstand der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung. Die Anforderungen an die Beschaffenheit und der Betrieb von Fahrzeugen sind in § 38 BImSchG und in der Verordnung über den Bau

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. Laster verursachen (besonders nachts) ruckartige Schwingungen in meinen Zimmern (vorher starker lauter Ruck auf der Straße) 3. Fenster öffnen wegen Lärm am frühen Nachmittag wegen Verkehrslärm nicht möglich, deswegen auch kein Aufenthalt auf dem Balkon.	und Betrieb der Straßenbahnen geregelt. Wenn die Fahrzeuge diesen Anforderungen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik genügen, kann der Betrieb nicht untersagt werden. Die turnusmäßige Überprüfung der Fahrzeuge obliegt der Dessauer Verkehrs GmbH. Die DVG wird zur Stellungnahme aufgefordert. Die Asphaltfahrbahn der Altener Straße befindet sich in einem guten Zustand. Die Verkehrsanlage wurde in den Jahren 1999 bis 2001 grundhaft ausgebaut und ist somit als neuwertig einzustufen. Aktuelle Schadensbilder sind z.Z. nicht bekannt. Die Wohnbebauung in der Altener Straße ist einer Verkehrslärmbelastung in Größenordnung der Auslösewerte 65/55 dB(A) ausgesetzt, die Einwendung ist daher nachvollziehbar. Auf Grund der Orientierung senkrecht zur Fahrbahn sind jedoch nur die Giebelseiten (t.w. ohne Fenster) der Wohnblocks maßgeblich betroffen. Der Bereich Altener Straße wurde daher nicht als Konfliktbereich mit vordringlichem Bedarf für passive Schallschutzmaßnahmen herausgearbeitet.
Großes Loch im Straßenbelag wurde bereits gemeldet an Tiefbauamt und Hubert und Hubert. Verantwortlich soll links Wohnungsgesellschaft und rechts Hubert u. Hubert sein. (Gefahr für Fußgänger, denn Gehweg gibt es auch nicht. Unterschrift	Dieser Straßenabschnitt ist nicht in der Baulast der Stadt Dessau-Roßlau. Die Verantwortlichen wurden durch den Einwender bereits informiert.

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
1.3 Stellungnahme C vom 11.11.08	
Sehr geehrte Damen und Herren, zum Punkt 5.2.3 Dessau Siedlung (S.24/25) der vorliegenden Planung möchten wir anmerken, dass die Fahrgeschwindigkeiten selbst von PKW etc. oft über 50 km/h liegen. Wir vermissen im Entwurf deshalb den Einbezug von aktiven und passiven Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, wie sie in unserem Schreiben vom 16.04.2008 auf Seite 3f dargelegt sind. Seite 2/3 des Schreibens vom 16.04.08 Alternativ zu den aktiven Maßnahmen können jedoch auch passive avisiert werden. Hier ist im Hinblick auf den ersten zuvor genannten Faktor – Verkehrsaufkommen – festzustellen, dass die neue Bahnhofstraße grundsätzlich das Potenzial hat, die Puschkinallee zu entlasten und somit aktiv zu einer Lärminderung beizutragen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die neue Straßenverbindung auch tatsächlich genutzt wird und sich nicht ein „abkürzender Schleichverkehr“ entlang der alten Route entwickelt. Erfahrungsgemäß wird eine neue Verbindung nur dann genutzt, wenn sie die Fahrzeit verkürzt und ein angenehmeres Fahrgefühl entwickelt. Um dies im Fall der Bahnhofstrasse umzusetzen, wird wesentlich sein, dass sich der Verkehr dort flüssig gestaltet, was u.a. durch Maßnahmen wie „grüne Welle“ zu erreichen sein wird (siehe z.B. Akzeptanz auch der Roßlauer Straße). Dies sollte bei der Ausgestaltung der künftigen Kreuzungen an der Ecke Gropiusallee/Bahnhofstrasse einerseits und der Neugestaltung des Kreuzungsbereichs „Sieben	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich daraus nicht. Die Bahnhofstraße (Fertigstellung im 1. Halbjahr 2009) ist Bestandteil der dann komplettierten westlichen Tangente der Stadt Dessau-Roßlau. Verkehrsorganisatorisches Ziel ist es, den Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung und auch Teile des Erschließungsverkehrs einiger Stadtteile von der Puschkinallee auf diese neue Trasse B 184 n zu verlagern. Die Puschkinallee besitzt jedoch auch nach der Verkehrsübergabe der Bahnhofstraße eine bedeutende Funktion für die Verkehrserschließung der Stadtgebiete Ziebigk, Siedlung und Großkühnau (ca. 12.000 Einwohner). Im Zuge der B 184 n wird es in beide Richtungen eine grüne Welle geben, welche dem Hauptstraßenverlauf folgt (Roßlauer Allee, Antoinettenstraße, Bahnhofstraße).

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
Säulen" unbedingt Berücksichtigung finden.	
Hinsichtlich des zweiten Lärmfaktors Fahrzeugart bietet sich die nahe liegende Lösung an, aufgrund des Wohn- und Erholungscharakters und der künftigen Entlastung durch die Bahnhofstraße den Durchgangsverkehr für schwere Fahrzeuge zu untersagen. Künftig wird es ja keinen Grund mehr geben, dass 42t schwere Fahrzeuge die Puschkinallee durchfahren müssen und starker Anliegerverkehr ist aufgrund dem nicht Vorhandensein von Industrie und Handel entlang der Allee keinesfalls zu erwarten. Zudem hat sich diese Lösung ja bereits z.B. im Stadtteil Nord bewährt. Weiterhin im Stadtteil Nord bewährt hat sich eine weitere einfache Lösung: Geschwindigkeitsreduktion. Hier wurden ja bekanntlich aufgrund des Wohngebietscharakters eine „Zone 30“ eingerichtet, welche auch vom überwiegenden Teil der Verkehrsteilnehmer befolgt wird. Allerdings wird gerade in der Puschkinallee aufgrund der Straßenbreite und des Ausbauzustands solch eine rein organisatorische Maßnahme keinesfalls ausreichen, da viele Verkehrsteilnehmer bewusst oder unbewusst die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht einhalten. Man kann sich ja bereits heute bei einem abendlichen Spaziergang über die Bahnhofsbrücke, mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, leicht davon überzeugen, welche Geschwindigkeit hier tatsächlich gefahren werden. Eine Nachfrage hinsichtlich der von der Polizei bei Verkehrskontrollen gemessenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich wird diese Beobachtung sicher stützen. Deswegen schlagen wir als weitere Maßnahmen vor, durch einfache bauliche Maßnahmen, den befahrba-	Es ist beabsichtigt, die Weiterfahrt von der Bahnhofsbrücke in Richtung „Sieben Säulen“ für Fahrzeuge über 7,5 t (außer Lieferverkehr) zu sperren (analog Dessau-Nord). → Forderung unter Punkt 5.2.3 des Lärmaktionsplanes Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Puschkinallee behält auch nach Fertigstellung der Bahnhofstraße die Funktion als Haupteinfahrungsstraße. Auf Grund dieser Verbindungsfunktion und der Bedeutung im Verkehrsnetz der Stadt ist aus verkehrsorganisatorischer Sicht als zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h vorgeschrieben. Daher ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie eine baulich-verkehrsorganisatorische Umgestaltung der Puschkinallee (z.B. alternierendes Parken) nicht vorgesehen. Im Bereich der Puschkinallee gibt es bereits mehrere sichere Querungsstellen bei denen die Fußgänger den Verkehrsstrom aus einer Fahrtrichtung beachten müssen. In der Puschkinallee werden von der Polizei und der Stadt Dessau-Roßlau Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Die Errichtung ei-

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
ren Bereich der Straße zu verringern. Nahe liegend sind hier Parkmöglichkeiten, evtl. abwechselnd auf der rechten und linken Fahrbahnseite, welche die Verkehrsteilnehmer zu umsichtiger und langsamer Fahrweise veranlassen. Solche Maßnahmen werden nach unserer persönlichen Erfahrung in vielen Großstädten speziell im Bereich von städtischen Parkanlagen sehr erfolgreich angewandt (z.B. im Berliner Grunewald, Golden Gate Park in San Francisco etc.) und kombinieren das Angenehme (Parkmöglichkeiten für Besucher) mit dem Nützlichen (Lärm- und Gefahrenreduktion). Zudem bieten sich zur Unterstützung der Beachtung der Geschwindigkeit und der Sicherheit der Fußgänger die Schaffung von mehreren Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) entlang der Puschkinallee an. Wieder aus eigenen Beobachtungen können wir sagen, dass die Überquerung der Puschkinallee derzeit ein sehr riskantes Vorhaben ist, da auf der ganzen Strecke zwischen Knoten „Sieben Säulen“ und Arbeitsamt keinerlei Fußgängerüberwege existieren. Dies ist speziell auch für ältere Mitbürger ein nicht tragfähiger Zustand und sollte im Zusammenhang mit Lärmschutzaktivitäten unbedingt mit angegangen werden. Letztlich sind noch automatische Geschwindigkeitsüberwachung zu nennen, welche ebenfalls schon an vielen Stellen in der Stadt Dessau-Roßlau zum Einsatz kommen, z.B. auch in der Stadteinfahrt Nord. -Ende- Wir bitten ausdrücklich hier nochmals nachzubessern. Unterschrift	ner ortsfesten Geschwindigkeitsmessanlage ist nicht vorgesehen.

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 Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	
2.1 Tiefbauamt, Stellungnahme vom 06.11.2008	
Das Tiefbauamt stimmt dem Entwurf des Lärmaktionsplanes zu. Pfefferkorn	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
2.2 Stadtplanungsamt, Stellungnahme vom 25.11.2008	
Wir möchten uns für die gegebene Möglichkeit zur Äußerung zum vorliegenden Entwurf des o. a. Lärmaktionsplans bedanken. Aus der Sicht unseres Amtes unterstreichen wir die Schlussfolgerungen auf S. 18 und auf S. 31 des Berichts zum Lärmaktionsplan, dass eine spürbare Verkehrslärmentlastung der Innenstadt vom Dessauer Teil der Doppelstadt Dessau-Roßlau erst nach der Fertigstellung des gesamten Tangentensystems zu erreichen ist. Das gilt auch in Bezug auf den notwendigen Bau der Teil-Ortsumgehung Roßlau der B 184. Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Dessau-Roßlau unterstützt mit seinen schallschutztechnischen Forderungen (u. a. konsequente Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen gemäß der 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans) das Projekt der Stadt Dessau-Roßlau „Stadtinseln: urbane Kerne - landschaftliche Zonen“, mit dem sie sich als Modelstadt im Rahmen	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich nach der Offenlage des Planentwurfs 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
der Internationalen Bauausstellung (IBA) 2010 - Stadtumbau Ost - präsentieren wird. Die Schwerpunktsetzung der zu untersuchenden Bereiche sowohl auf das im Rahmen des Stadtumbauprozesses bestätigte „Fördergebiet Innenstadt“ als innerstädtischer urbaner Kern vom Stadtteil Dessau als auch auf das bestätigte „Fördergebiet westliche Altstadt“ vom Stadtteil Roßlau unterstützen die Anstrengungen der Stadt zur Stabilisierung, Stärkung und Entwicklung der urbanen Kerne gemäß den im Stadtentwicklungskonzept festgeschriebenen Zielsetzungen. Aus der Sicht des Amtes für Stadtplanung und Denkmalpflege ist deshalb der Inhalt des vorliegenden Entwurfs zu begrüßen.	
Am Ende seien uns noch zwei Anmerkungen gestattet: Wir weisen darauf hin, dass der Flächennutzungsplan in seiner Eigenschaft als vorbereitende Bauleitplanung die Art der Bodennutzung in den Grundzügen darstellt, wie sie sich nach den voraussehbaren Bedürfnissen aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergibt. Damit stellt der Flächennutzungsplan - wie auf S. 14 des Berichts zum Lärmaktionsplan ersichtlich - keine Baumaßnahmen dar.	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Der letzte Absatz auf S. 14 wie folgt geändert: Die Nullvariante des VEP der Stadt Dessau beschreibt die Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet mit dem Prognosehorizont 2015 <u>ohne Umsetzung der im FNP der Stadt Dessau dargestellten und im VEP der Stadt Dessau beschriebenen Maßnahmen</u> (z.B. Bahnhofstraße, <u>Ostrandstraße</u>).
Wir weisen ferner auf die korrekte Schreibweise in Bezug auf den „Friederikenplatz“ hin (z. B. auf S. 12 des Berichts zum Lärmaktionsplan). Ch. J a h n, Amtsleiterin	Der Schreibfehler wird korrigiert.

Gelöscht: 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord

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
2.3 Amt für Ordnung und Verkehr, Stellungnahme vom 11.12.2008	
Das Amt für Ordnung und Verkehr stimmt dem o.g. Lärmaktionsplan aus verkehrsbehördlicher Sicht zu. Richter	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
2.4 Gesundheitsamt, Stellungnahme vom 15.12.2008	
Auf der Grundlage der im Internet eingesehenen Entwurfsunterlagen zum Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau ergeben sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Belange seitens des Gesundheitsamtes. Dr. med. C. Schmidt, Amtsärztin	Die Stadt Dessau-Roßlau nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplanes ergeben sich nach der Offenlage des Planentwurfs nicht.