

## Kurzzusammenfassung Lärmaktionsplan Saalfeld

(gem. Anhang VI Nr. 2.8 der Richtlinie 2002/49/EG i. V. m. Anhang V dieser Richtlinie)

### Allgemeine Angaben

#### Beschreibung der Umgebung und der Hauptlärmquellen

(gem. Anhang V1.(1) RL 2002/49/EG)

Im Stadtgebiet Saalfeld sind im Rahmen aktuellen Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung (Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 6 Mio. Kfz/a) folgende Straßennetzabschnitte zu betrachten:

- Ortsumgehung / Nordtangente (**B 85/B 281**)
- Pößnecker Straße, Kulmbacher Straße (**B 85**)
- Promenadenweg, Rudolstädter Straße (**B 281**)
- Bahnhofstraße, Puschkinstraße, Auf dem Graben, Friedensstraße

Das Verkehrsaufkommen der Eisenbahnstrecken<sup>1</sup> in der Stadt Saalfeld liegt durchgängig unterhalb von 60.000 Züge/a. Es existieren keine Beeinträchtigungen durch Großflughäfen. Eine Betrachtung des Eisenbahn- und Fluglärms ist daher im Rahmen der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht erforderlich.

<sup>1</sup> zuständige Behörde: Eisenbahn-Bundesamt, Vorgebirgsstraße 49, D-53119 Bonn

#### Für die Aktionsplanung zuständige Behörde (gem. Anhang V1.(2) RL 2002/49/EG)

<b>Name der Gemeinde bzw. Stadt:</b>	Saalfeld
<b>Gemeindeschlüssel:</b>	16073108
<b>Postleitzahl und Ort:</b>	07318 Saalfeld/Saale
<b>Straße und Nr.:</b>	Markt 1
<b>Telefon:</b>	03671-598388
<b>Fax:</b>	03671-598339
<b>e-Mail:</b>	<a href="mailto:stadtplanungsamt@stadt-saalfeld.de">stadtplanungsamt@stadt-saalfeld.de</a>
<b>Ansprechpartner/in:</b>	Herr Leube
<b>Internet:</b>	<a href="http://www.stadt-saalfeld.de">www.stadt-saalfeld.de</a>

#### Rechtlicher Hintergrund (gem. Anhang V1.(3) RL 2002/49/EG)

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 /ABI. EG vom 18.07.2002 Nr. L 189 S. 12) ist mit den §§ 47 a bis f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt worden.

Gemäß § 47 d BImSchG stellen die gemäß § 47 e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47 c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Gemeinden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

Gemäß § 47 d Abs. 2 BImSchG haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

### **Geltende Grenzwerte** (gem. Anhang V1.(4) RL 2002/49/EG)

Die nationalen Grenz- und Richtwerte können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ . Sie sind nicht direkt vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder -richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durchgeführt.

	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes <sup>2,3</sup> bzw. Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen <sup>4</sup> [dB(A)]		Grenzwerte für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen [dB(A)]	
	Tag - $L_{DEN}$	Nacht - $L_{Night}$	Tag - $L_{DEN}$	Nacht - $L_{Night}$
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	70 / 71	60 / 60	57 / 58	47 / 47
Reine Wohngebiete	70 / 71	60 / 60	59 / 60	49 / 49
Allgemeine Wohngebiete	70 / 71	60 / 60	57 / 58	49 / 49
Kern-, Dorf- & Mischgebiete	72 / 73	62 / 62	64 / 65	54 / 54
Gewerbegebiete	75 / 76	65 / 65	69 / 70	59 / 59

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31.10.2007 (BGBl. I Nr. 56 S. 2550) heranzuziehen.

<sup>2</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, VkBli. 1997 S. 434; 2006 S. 665

<sup>3</sup> Dieselben Immissionsgrenzwerte werden auch bei der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes herangezogen.

<sup>4</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), VkBli. 2007 S.767

## Bestandsanalyse

### Zusammenfassung der Daten aus der Lärmkartierung

(gem. Anhang VI 1.(5) RL 2002/49/EG)

Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Anzahl der Wohnung, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet:

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	55 – 65	65 –75	> 75
Wohnungen / Anzahl	403	175	35
Schulgebäude / Anzahl	0	0	0
Krankenhausgebäude / Anzahl	0	0	0

Angaben über die geschätzte Anzahl von Menschen die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gem. § 4, Abs. 7, Nr.1 der BImSchV liegen:

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl	596	251	224	143	73

L <sub>Night</sub> [dB(A)]	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	832	372	233	164	66	0

### Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

(gem. Anhang V1.(6) RL 2002/49/EG)

Anzahl der Menschen, die

ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind:	216
in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind:	230
ganztägig hohen Belastungen (>65-70 dB(A)) ausgesetzt sind:	224
in der Nacht hohen Belastungen (>55-60 dB(A)) ausgesetzt sind:	233
ganztägig Belastungen/Belästigungen (>55-65 dB(A)) ausgesetzt sind:	847

in der Nacht Belastungen/Belästigungen (>45-55 dB(A)) ausgesetzt sind:	1204
--	------

### Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

(gem. Anhang V1.(6) RL 2002/49/EG)

Im Zuge bzw. Umfeld der kartierten Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelegung über 6 Mio. Kfz/a in der Stadt Saalfeld bestehen in folgenden Bereichen Lärmprobleme (Überschreitung der Pegel von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts):

Nr.	Bezeichnung des Straßenabschnitts bzw. Gebiets	Problem und Begründung
1.	B 85/B 281	punktueller Überlagerung von hohen Verkehrsbelegungen mit Aufenthalts- und Wohnfunktion (Gartenanlagen, etc.)
2.	Pößnecker Straße, Kulmbacher Straße	punktueller Überlagerung von hohen Verkehrsbelegungen mit Aufenthalts- und Wohnfunktion
3.	Bahnhofstraße	punktueller Überlagerung von hohen Verkehrsbelegungen mit Aufenthalts- und Wohnfunktion, hohes Geschwindigkeitsniveau (Querschnitt)
4.	Auf dem Graben, Puschkinstraße	punktueller Überlagerung von hohen Verkehrsbelegungen mit Aufenthalts- und Wohnfunktion, hohes Geschwindigkeitsniveau (Gefälle, Zusatzbelastung durch Schwerverkehr)
5.	Friedensstraße	Überlagerung von hohen Verkehrsbelegungen mit Aufenthalts- und Wohnfunktion (hohe Einwohnerzahlen), Trennwirkungen
6.	Promenadenweg	punktueller Überlagerung von hohen Verkehrsbelegungen mit Aufenthalts- und Wohnfunktion, hohes Geschwindigkeitsniveau (Gefälle, Zusatzbelastung durch Schwerverkehr)
7.	Rudolstädter Straße	punktueller Überlagerung von hohen Verkehrsbelegungen mit Aufenthalts- und Wohnfunktion, hohes Geschwindigkeitsniveau (Ortseingangsbereich)

Im Zuge bzw. Umfeld der kartierten Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelegung über 6 Mio. Kfz/a in der Stadt Saalfeld bestehen in folgenden Bereichen verbesserungsbedürftige Situationen (Lärmpegel zwischen 55 und 65 dB(A) ganztags und zwischen 45 und 55 dB(A) nachts):

Nr.	Bezeichnung des Straßenabschnitts bzw. Gebiets	Problem und Begründung
1.	Saalstraße (Einzugsgebiet Puschkinstraße)	Überlagerung von hohen Verkehrsbelegungen mit Aufenthalts- und Wohnfunktion, hohes Geschwindigkeitsniveau (Gefälle, Zusatzbelastung durch Schwerverkehr)
2.	B 85/B 281	hohes Grundgeräuschniveau der Bundesstraße, tw. fehlende Abschirmung und Geschwindigkeitsbegrenzung

## Maßnahmen

### Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

(gem. Anhang V1.(8) RL 2002/49/EG)

Im Gebiet der Gemeinde wurden bereits folgende Maßnahmen zur Lärminderung bzw. mit lärmindernder Wirkung umgesetzt:

Nr.	Maßnahme zur Lärminderung
1.	Kreisverkehrsplatz Auf dem Graben/Friedensstraße
2.	Straßenumgestaltung Gorndorfer Straße, Kreisel, Radfahrstreifen, Schutzstreifen (Pinsel und Farbe, Freihaltung Baumreihe)
3.	Kreisel am Klubhaus (im Bau)
4.	Kreisel in Gorndorf, in Graba und am Ebertplatz
5.	Tonnagebegrenzung Friedensstraße auf 24 t
6.	Tempo 20 Zone in der Altstadt
7.	Verschiedene Mischverkehrsflächen und Tempo 30 Zonen
8.	Emissionsärmere Busflotte

### Bereits geplante Maßnahmen zur Lärminderung

(gem. Anhang V1.(8) RL 2002/49/EG)

Im Gebiet der Gemeinde sind bereits folgende Maßnahmen zur Lärminderung geplant:

Nr.	Maßnahme zur Lärminderung
1.	Altstadterschließungskonzept <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umgestaltungsmaßnahmen für den Straßenzug Friedensstraße- Auf dem Graben-Puschkinstraße</li> <li>▪ Parkraumbewirtschaftung</li> <li>▪ Umgestaltung des Marktes zum verkehrsberuhigten Bereich</li> <li>▪ Darrtorkreisel</li> </ul>
2.	Planfeststellung Umgehungsstrasse West- bzw. Südumgehung (B 281)
3.	Planfeststellung Weststraße
4.	Straßenraumgestaltung Bahnhofstraße, Kulmbacher Straße, 2 Kreisel, Radverkehrsanlagen, Baumreihen

### Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen lt. Lärmaktionsplan

(gem. Anhang V1.(9) RL 2002/49/EG)

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung:

Nr.	Maßnahme zur Lärminderung	Umsetzungszeitraum	Einvernehmen <sup>5</sup>
1.	Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zuge der B 281 / B 85 (inkl. Geschwindigkeitsüberwachung)	-	In Zuständigkeit des SBA, noch keine Abstimmung. <sup>6</sup>
2.	Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zuge der Hauptverkehrsstraßen (inkl. Geschwindigkeitsüberwachung, 30 km/h) - Friedensstraße	bis Ende 2009	teilw. vorhanden
3.	Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zuge der Hauptverkehrsstraßen (inkl. Geschwindigkeitsüberwachung, 30 km/h 22-6 Uhr) - Auf dem Graben, Puschkinstraße	-	teilw. vorhanden
4.	Lkw-Durchfahrtsverbot im Stadtkernbereich - Bahnhofstraße, Puschkinstraße, Auf dem Graben, Friedensstraße	bis 2013	teilw. vorhanden
5.	Umgestalten bzw. Neuaufteilen von Straßenräumen (Markierungsarbeiten, temporäre Maßnahmen)	bis 2013	vorhanden
6.	Umgestalten bzw. Neuaufteilen von Straßenräumen Straßenraumgestaltung, - begrünung - Friedensstraße, Auf dem Graben, Puschkinstraße, Bahnhofstraße, Kulmbacher Straße	ab 2010	vorhanden
7.	Umgestalten von Knotenpunkten - Kreisverkehre Am Darrtor, Bahnhofstraße, Kulmbacher Straße	ab 2010	vorhanden
8.	Ortseingangsgestaltung (Mittelinsel) - Rudolstädter Straße	-	In Zuständigkeit des SBA, noch keine Abstimmung. <sup>6</sup>
9.	Weststraße	ab 2013	vorhanden
10.	West- bzw. Südumfahrung	-	In Zuständigkeit des SBA. ROV steht bevor. <sup>6</sup>
11.	emissionsärmere Busflotte	ab 2013	In Zuständigkeit des Zweckverbandes ÖPNV. Konsens vorhanden.

<sup>5</sup> Für Maßnahmen welche durch andere Träger als die Stadt bzw. Gemeinde realisiert werden müssen, wird das Benehmen bzw. Einvernehmen mit den zuständigen Behörden (z. B. Straßenbauamt) vorausgesetzt.

<sup>6</sup> Im Einzelnen ist teilweise eine weitere Detailprüfung erforderlich.

### **Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete** (gem. Anhang V1.(9) RL 2002/49/EG)

Da eine genaue Begriffsdefinition bisher weder auf EU- noch auf Bundes- oder Landesebene existiert, wird vorgeschlagen, Bereiche mit einem Schallimmissionspegel unter 45 dB(A) nachts und 55 dB(A) ganztags als potentiell ruhige Gebiete zu definieren (Als Orientierungswerte wurden die Grenzwerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete verwendet). Infolge der schlauchartigen Lärmkartierung ausschließlich für die Straßenabschnitte mit einer

Verkehrsbelegung über 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr sind diese Gebiete nicht eindeutig definierbar, da Straßenabschnitte mit einer geringeren Verkehrsbelegung aber Immissionsbelastungen oberhalb der Auslöswerte nicht berücksichtigt werden. Es ist daher ausschließlich eine Abschätzung bzw. Ausweisung von potentiell ruhigen Gebieten möglich, die im Rahmen einer genaueren Abgrenzung in den weiteren Stufen der Lärmaktionsplanung und einer damit verbundenen speziellen Lärmkartierung weiter vertieft bzw. fortgeschrieben werden müsste.

Als potentiell ruhige Gebiete in der Stadt Saalfeld sind zunächst neben den großflächigen Wald- und Parkbereichen die jeweils etwas abseits der Hauptverkehrsstraßen liegenden Wohnquartiere einzuschätzen. Dies trifft speziell auf Bereiche zu, die in sich abgeschlossen sind und somit nur von Binnenverkehren genutzt werden.

### **Langfristige Strategie zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen sowie dem Schutz von ruhigen Gebieten**

(gem. Anhang V1.(10) RL 2002/49/EG)

Zielstellungen der langfristigen Strategie:

Das Hauptziel der Maßnahmenkonzepte des Lärmaktionsplans für die Stadt Saalfeld liegt insgesamt nicht nur in einer kurzfristigen Reduzierung der Immissionen bzw. der Betroffenen in den Schwerpunktbereichen, sondern gleichfalls in einer langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der Emissionen. Daher sind die Maßnahmen nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auch auf das gesamtstädtische Verkehrssystem ausgerichtet. Die Lärmaktionsplanung ist im Sinne einer „richtigen“ Verkehrsentwicklungsplanung zu verstehen, die auf echte Problemlösungen und auf Stadtqualität orientiert und mit anderen Sparten der Planungen zur Stadt- und Siedlungsentwicklung integriert ist. Folgende weitere langfristige Maßnahmenbausteine sind entsprechend Bestandteil der Lärmaktionsplanung für die Stadt Saalfeld:

Kontinuierlich umzusetzende Maßnahmen zur Unterstützung der langfristigen Strategie sind:

Nr.	Maßnahme zur Lärminderung
1.	Umsetzung Altstadterschließungskonzept unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Lärmaktionsplans
2.	Förderung Umweltverbund (Kfz-Verkehrsvermeidung): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhaltung und Ausbau ÖV – Angebot</li> <li>- Erhaltung und Ausbau Fuß- und Radverkehrsnetz</li> <li>- Schaffung barrierefreier Haltestellen (gesamtstädtisch)</li> <li>- Schaffung durchgehender und sicherer Radverkehrsanlagen (gesamtstädtisch)</li> <li>- Ausweitung des Angebotes an bequemen und sicheren Radabstellanlagen (Anlehnbügel)</li> <li>- Wegweisungssystem für Radfahrer (weiterer Ausbau für den Alltags- sowie den touristischen Radverkehr)</li> <li>- Sanierung mangelhafter Gehwegoberflächen (gesamtstädtisch)</li> </ul>

Nr.	Maßnahme zur Lärminderung
3.	Immissionsgünstige / Nachhaltige Stadtentwicklung - Wohnen im Stadtzentrum fördern - Wohnen an ÖV-Achsen fördern
4.	Wegweisungs- und Parkinformationssystem Parkraumbewirtschaftung
5.	Geschwindigkeitsüberwachung
6.	Öffentlichkeitsarbeit

### Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

(gem. Anhang V1.(11) RL 2002/49/EG)

Angaben über die geschätzte Anzahl der von Lärm betroffenen und belästigten Personen nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes:

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl (Einvernehmen)	659	317	212	70	13
Anzahl (Gesamtkonzept)	578	249	193	87	13

L <sub>Night</sub> [dB(A)]	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl (Einvernehmen)	639	400	201	71	29	0
Anzahl (Gesamtkonzept)	500	235	183	60	30	0

Angaben über die Veränderungen in den einzelnen Pegelklassen:

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75
Anzahl (Einvernehmen)	63	66	-12	-73	-60
Anzahl (Gesamtkonzept)	-18	-2	-31	-56	-60

L <sub>Night</sub> [dB(A)]	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl (Einvernehmen)	-193	28	-32	-93	-37	0
Anzahl (Gesamtkonzept)	-332	-137	-50	-104	-36	0

Angaben über die geschätzte Anzahl der durch das Maßnahmenkonzept (Einvernehmen) entlasteten Personen:

ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt sind:	216
in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt sind:	226
ganztägig hohen Belastungen (>65-70 dB(A)) ausgesetzt sind:	212
in der Nacht hohen Belastungen (>55-60 dB(A)) ausgesetzt sind:	217



ganztäglich Belastungen/Belästigungen (>55-65 dB(A)) ausgesetzt sind:	233
in der Nacht Belastungen/Belästigungen (>45-55 dB(A)) ausgesetzt sind:	224

## weitere Angaben

### Datum der Aufstellung des Aktionsplans (gem. Anhang V1.(12) RL 2002/49/EG)

Datum der Beschlussfassung der Stadt bzw. Gemeinde: 04.10.2008

### Mitwirkung der Öffentlichkeit (gem. Anhang V1.(7) RL 2002/49/EG)

Nr.	Art der Mitwirkung	Ort	Datum/Zeitraum
1.	Öffentlichkeitsveranstaltung	Rathaus Saalfeld	08.07.2008
2.	Öffentlichkeitsveranstaltung	Meininger Hof	02.09.2008

Anlagen: Protokolle der Öffentlichkeitsveranstaltungen

### Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans (gem. Anhang V1.(12) RL 2002/49/EG)

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten spätestens nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und erreichte Ergebnisse werden in diesem Zusammenhang ermittelt und ausgewertet.

### Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans (gem. Anhang V1.(11) RL 2002/49/EG)

finanzielle Informationen (falls verfügbar):

**Kosten für die Aufstellung des LAP:** k. A.

**Kosten für die Umsetzung des LAP:** Abschätzung nicht möglich, weil zum Teil

- detaillierte Planungskonzepte erforderlich sind
- langfristige Umsetzungshorizonte und
- kontinuierliche Umsetzungsnotwendigkeiten bestehen.

## Anlage 1 – Protokolle der Öffentlichkeitsveranstaltungen

**PLANUNGSBÜRO**

Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
Tel. 0351 - 422 11 96/97  
Fax 0351 - 422 11 98  
Gottfried-Keller-Str. 24  
01157 Dresden

**SVU**

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger, Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden

[08-07-09-Prot 1.Öff Lärm SLFk]

**PROTOKOLL**persönlich/ telefonisch

Datum: 08.07.2008  
Uhrzeit: 18:30 – 20:30  
Ort: Rathaus Saalfeld

**Betreff: Lärmaktionsplan Saalfeld - Öffentlichkeitsveranstaltung**

Teilnehmerzahl: 12 Bürger der Stadt Saalfeld bzw. aus der Umgebung

**Sachverhalt:**

- 1) Begrüßung und Eröffnung der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Herrn Dütthorn.
- 2) Einführung in die Thematik des Lärms und Vorstellen des aktuellen Planungsstandes des Lärmaktionsplans Saalfeld durch Herrn Schönefeld mit folgenden Themenschwerpunkten:
  - (a) Zusammenfassende Darstellung der gesetzlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen.
  - (b) Vorstellung und Erläuterung der Ergebnisse der Sachstandsanalyse einschließlich der Ableitung von wesentlichen Konfliktschwerpunkten im Hinblick auf die Schallimmissionsbelastungen, ausgehend von den Straßenraumstrukturen und der Schallimmissionskartierung der TLUG.
  - (c) Darstellung der grundsätzlich möglichen Maßnahmen zur Lärminderung.
  - (d) Formulierung von Thesen zur Lärminderung und Darstellung der umweltpolitischen Zielstellungen des Lärmaktionsplanes.
  - (e) Vorstellung und Erläuterung erster Ansätze für das Maßnahmenkonzept in der Stadt Saalfeld.
- 3) In der anschließenden Diskussion wurden folgende Aspekte erörtert und diskutiert:
  - (a) Frau Fritsch (Untere Ortsstraße):

*Frage:*  
Wird in der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur der Verkehrslärm berücksichtigt?

*Antwort:*  
Ja, hierbei erfolgt eine Untergliederung in Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm und Fluglärm. Andere Lärmarten werden nicht berücksichtigt.

*Frage:*  
Wer ist dann zuständig für Industrie- und Gewerbelärm?

Besser wäre doch eine gesamte Betrachtung aller Lärmarten.

*Antwort:*

Für den Gewerbelärm sind die Umweltbehörden des Landkreises zuständig. Hinsichtlich des Industrielärms gibt es klare Richtlinien bzw. Grenzwerte die eingehalten werden müssen und durch die zuständigen Behörden kontrolliert werden.

Eine integrierte Betrachtung aller Lärmarten ist mit Sicherheit sinnvoll.

(b) Herr Zehrer:*Frage:*

Ist es das Ziel der Lärmaktionsplanung eine Reduzierung der Pegel unter die angesprochenen Auslösewerte von 65 bzw. 55 dB(A) zu erreichen?

Wie kann ich eine Pegelmessung veranlassen?

*Antwort:*

Ja, die Reduktion der Belastungen für die besonders betroffenen Einwohner ist die wesentliche Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Jedoch wird mittel- bis langfristig auch eine gesamtstädtische Lärminderung und insbesondere der Schutz ruhiger Gebiete angestrebt.

Pegelmessungen sind sehr aufwändig (Messungen über einen längeren Zeitraum erforderlich) und kostenintensiv. Daher werden die Lärmbelastungen in der Regel durch Modellrechnungen ermittelt. Ergebnis der Pegelberechnung sind sog. Mittelungspegel. Maximalpegel werden hierbei nicht ausgewiesen. Dennoch sind die Berechnungen hinreichend genau, um Betroffenheitsschwerpunkte in der Lärmkartierung erkennen und entsprechende Maßnahmen entwickeln und begründen zu können.

*Frage:*

Um ein Verkehrskonzept (hier Innenstadtkonzept) besser abzustimmen, wäre eine Messung an neuralgischen Punkten sicherlich sinnvoll.

*Antwort:*

Wie zuvor erläutert, ist das Berechnungsverfahren vollkommen ausreichend. Die Maßnahmen bzw. generellen Strategien zur Lärminderung aus dem Lärmaktionsplan sollen, laut Hr. Dütthorn, auch im Rahmen des Innenstadtkonzepts berücksichtigt werden.

Frau Henke (Mittelweg):

Der Straßenverkehr auf der Ortsumgehung führt zu einer erhöhten Lärmbelastung im Bereich des Mittelwegs. Durch die niveaufreie Führung der Trasse breitet sich der Schall unmittelbar aus. Insbesondere der Übergang (Schwelle) von Straße auf Hochstraße wird als unangenehme Geräuschquelle genannt.

*Antwort:*

Um entsprechende Maßnahmen entwickeln zu können, ist eine Prüfung der Planfeststellungsunterlagen notwendig, die zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist. Die Thematik wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung vertiefend untersucht.

(c) Herr ----- (Innenstadt):

Eine Berechnung von Pegelwerten kann die tatsächliche Lärmsituation doch gar nicht richtig abbilden. Für die Lärmsituation sind verschiedene Einflüsse, wie z. B. zu hohe Geschwindigkeiten, Hupen und Nebengeräusche, von Bedeutung. Daher sollten Messungen durchgeführt werden, um die reale Lärmsituation zu erfassen.

*Antwort:*

Das Problem mit der überhöhten Geschwindigkeit ist bekannt und wird im Rahmen der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt bzw. in die Argumentation eingebunden. Eine flächendeckende Bewertung der Lärmsituation ist ausschließlich mit Hilfe der Berechnungsmodelle zu erreichen. Die entstehenden Mittelungspegel sind in der Regel vergleichbar mit denen von Messungen.

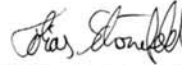
- 4) Abschluss der Veranstaltung durch Herrn Dütthorn mit einem Dank an die Beteiligung der Bevölkerung und dem Hinweis, vom Angebot, sich zur Aktionsplanung zu äußern, Gebrauch zu machen.

Aufgestellt: Dresden, den 16.07.2008

bestätigt:



Dipl.-Ing. Anja Hammerschmidt



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

**PLANUNGSBÜRO**

Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
Tel. 0351 - 422 11 96/97  
Fax 0351 - 422 11 98  
Gottfried-Keller-Str. 24  
01157 Dresden

**SVU**

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger, Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden

[08-09-03-Prot 2.Öff SLF]

**PROTOKOLL**persönlich/ telefonisch

Datum: 02.09.2008  
Uhrzeit: 18:30 – 20:00  
Ort: Rathaus Saalfeld

**Betreff: Lärmaktionsplan Saalfeld – 2. Öffentlichkeitsveranstaltung**

Teilnehmerzahl: 9 Bürger der Stadt Saalfeld bzw. aus der Umgebung

**Sachverhalt:**

- 1) Eröffnung der Veranstaltung durch Herrn Dütthorn (Stadtentwicklungsdezernent)
- 2) Vorstellen des aktuellen Planungsstandes des Lärmaktionsplans Saalfeld durch Dr. Hunger mit folgenden Themenschwerpunkten:
  - (a) Zusammenfassung der Hauptimmissionsschwerpunkte anhand der Betroffenheitsanalysen
  - (b) Vorstellung von Leitbild und Maßnahmenkonzept
  - (c) Ableitung der Lärminderungseffekte aus dem Maßnahmenkonzept
- 3) Eröffnung der Diskussion durch Herrn Dütthorn. Folgende Aspekte wurden erörtert und diskutiert:
  - (a) *Hr. Berger:*

Der Straßenverkehr auf der B 85 (*OT Obornitz/Köditz*) und insbesondere der Schwerverkehr (Holztransporte) führen aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung zu erheblichen Lärmbelastungen. Da das Ortseingangsschild umgesetzt wurde kommt erschwerend hinzu, dass mit deutlich überhöhten Geschwindigkeiten an den Häusern vorbei gefahren wird. Es wurde bereits bei der Verkehrsbehörde angefragt, das Schild wieder an die ursprüngliche Stelle zu setzen bzw. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu ergreifen.

*Dr. Hunger:*

Dieser Abschnitt der B 85 wird aufgrund der vorliegenden Verkehrsbelastung unter 16.400 Kfz/24h, im jetzigen Lärmaktionsplan (1.Stufe) noch nicht berücksichtigt.
  - (b) *Fr. Häfner:*

Warum existiert seitens der Stadtverwaltung kein Konsens für die Tempo 30 nachts und das Lkw-Verbot im Bereich der Puschkinstraße und Auf dem Graben?

*Hr. Dütthorn:*

Wegen der hohen Zahl betroffener Anwohner soll die Beschränkung zunächst im Bereich der Friedensstraße angeordnet werden. Damit wird eine Entlastung (gesamter Innenstadtstraßenzug) vom Durchgangsverkehr erreicht. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist schwierig durchsetzbar (Überwachung). Die Ausdehnung auf die Straßenabschnitte bis zur Saalebrücke bleibt in den Empfehlungen des Gutachters enthalten. Letztlich hat der Stadtrat darüber zu entscheiden ob und wie diese Maßnahme beschlossen wird.

(c) *Fr. Häfner:*

Die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr auf dem Promenadenweg ist dringend notwendig. Aber wie sieht das mit der Umsetzung aus, die Straße liegt in der Baulast des Bundes?

*Dr. Hunger:*

Es ist richtig, dass eine Abstimmung mit dem Baulastträger erfolgen muss. Dazu müssen die Stellungnahmen nachgefordert werden.

(d) *Hr. Papke:*

Müssen Kreisverkehre immer schön gestaltet werden und mit langen Bauzeiten verbunden sein. Dadurch sind Kreisverkehre mit hohen Kosten verbunden. Es müssten schnellere Lösungen angestrebt werden.

*Dr. Hunger:*

Erste Maßnahmen können auch mittels Pinsel und Farbe, d. h. mit Hilfe von Markierungen oder mit mobilen Elementen, umgesetzt werden. Allerdings sollte langfristig eine dauerhafte Lösung gefunden und eine ansprechende Gestaltung (v. a. Begrünung, Platzgestaltung) angestrebt werden. Gerade Begrünungsmaßnahmen sind i. d. R. anteilig nicht sehr kostenintensiv, sie tragen jedoch stark zu einer Verbesserung der Stadt- und Umfeld- sowie Verkehrsqualität bei.

*Hr. Dütthorn:*

Der Minikreisel am Blankenburger Tor ist zum Beispiel eine solche einfache und schnelle Kreisverkehrsvariante. Entlang der Gorndorfer Straße sind ebenfalls Markierungsarbeiten geplant, u. a. ein weiterer Kreisverkehr. Allerdings ist eine solche Lösung abhängig von der jeweiligen Planungssituation. Nicht immer kann mit Pinsel und Farbe eine sichere Lösung erreicht werden.

(e) *Fr. Seiher:*

Die Häuser der Saalstraße grenzen direkt an die Puschkinstraße an und sind somit direkt durch den dortigen Verkehrslärm betroffen. Hinzu kommt ein, durch das Gefälle begünstigtes, deutlich zu hohes Geschwindigkeitsniveau, insbesondere in der Nacht. Zusätzlich erfolgt eine Belastung durch den Lkw-Verkehr, hierbei v. a. Bremsvorgänge aufgrund der LSA Saalstraße sowie die erhöhte Lautstärke aufgrund der Steigung in Richtung Darrtor. Die Maßnahme Tempo 30 und Lkw-Durchfahrtsverbot muss zur Entlastung der Anwohner in diesem Bereich bis zur Saalebrücke ausgeweitet werden.

*Hr. Dütthorn:*

Die Ausdehnung auf die Straßenabschnitte bis zur Saalebrücke bleibt in den Empfehlungen des Gutachters enthalten. Letztlich hat der Stadtrat darüber zu entscheiden, ob und wie diese Maßnahme beschlossen wird.

- 4) Abschluss der Veranstaltung durch Herrn Dütthorn mit einem Dank an die Beteiligung der Bevölkerung und dem Hinweis, vom Angebot, sich zur Aktionsplanung zu äußern, Gebrauch zu machen.
- 5) Dieses Protokoll wird per Mail übersandt. Änderungswünsche sind bitte umgehend geltend zu machen.

Aufgestellt: Dresden, den 03.09.2008

bestätigt:



Dipl.-Ing. Anja Hammerschmidt



Dr.-Ing. Ditmar Hunger