



Lärmaktionsplan Stufe 3 Stadt Cottbus



Vorstellung in der Beratung des Ausschusses für Umwelt
am 13.11.2018

rechtliche Grundlage

EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie):

Hauptzielstellung:

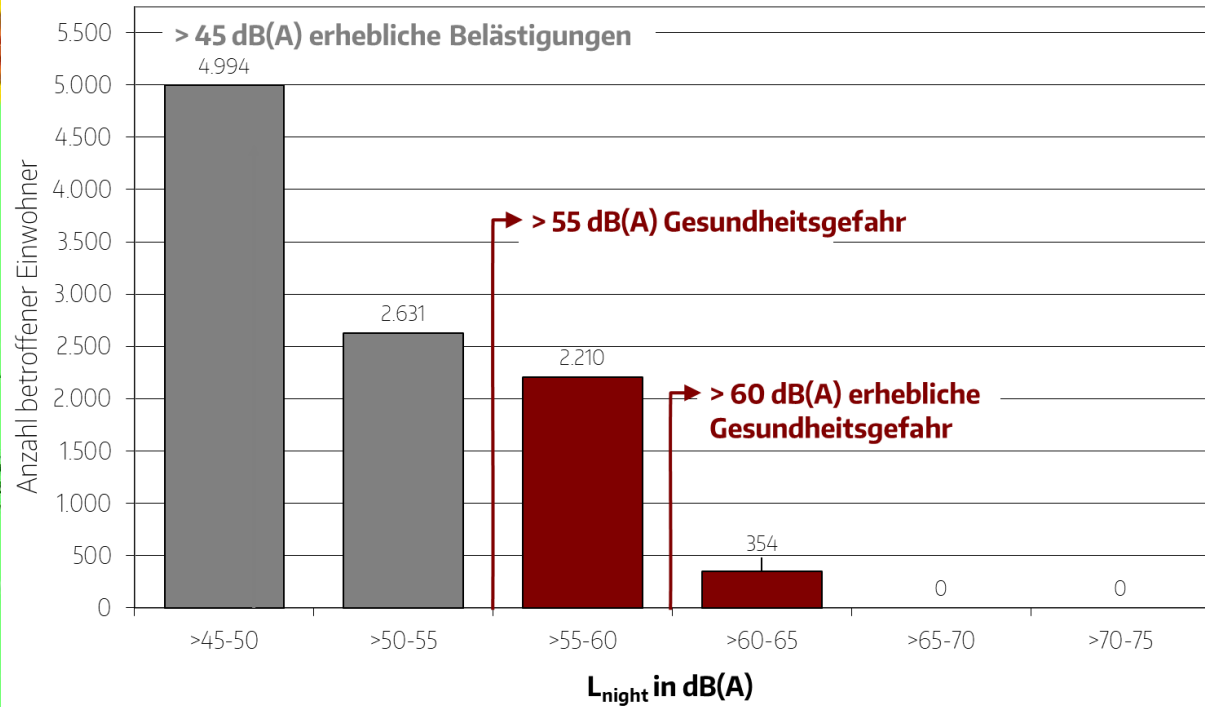
„schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

Integrierte Lärmminderungsstrategie:

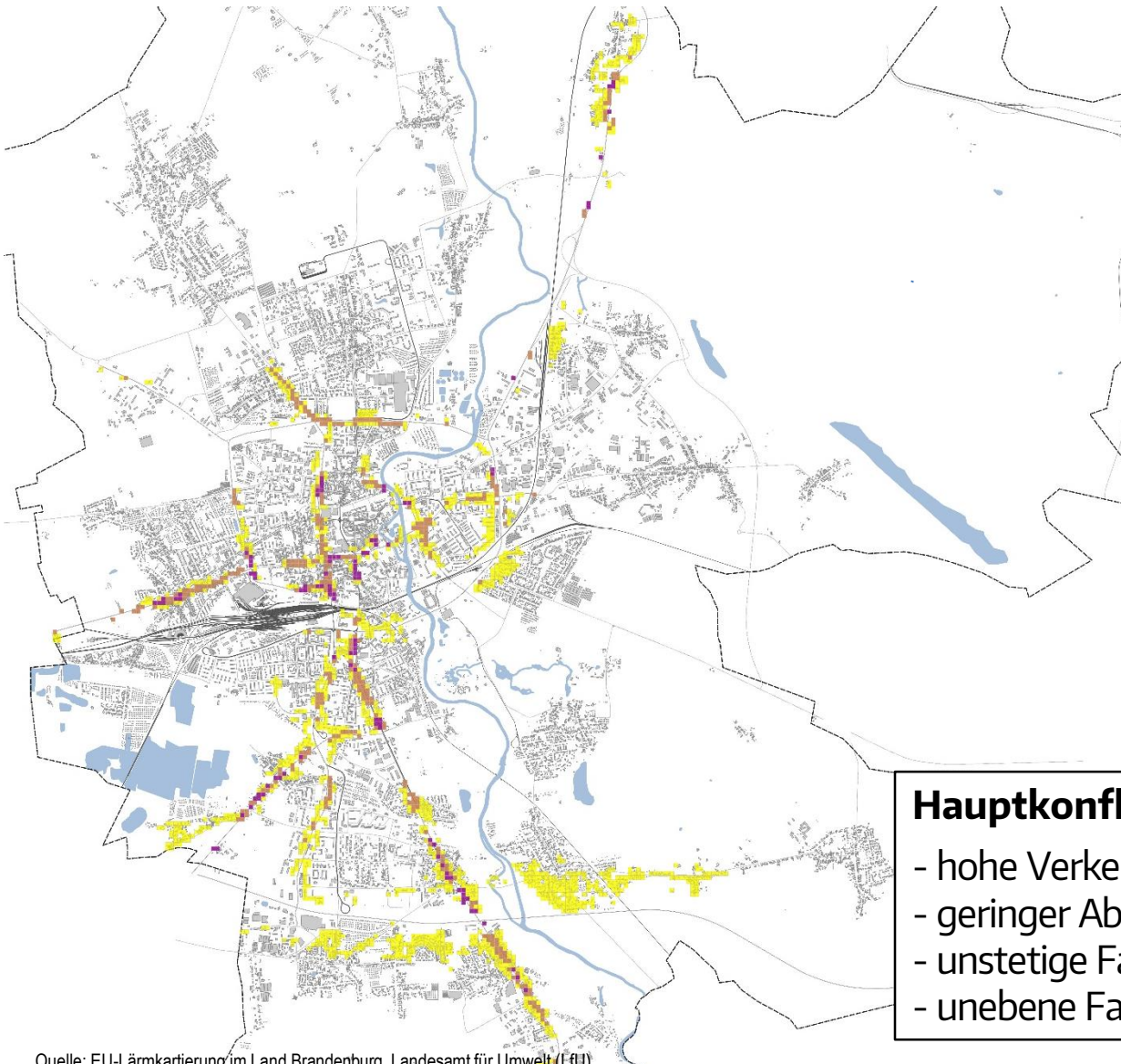
Verkehrsmittelwahl zugunsten der leisen und zu Lasten der lauten Verkehrsarten verändern

notwendigen Kfz-Verkehr entschleunigen / verstetigen
und ortsverträglich gestalten

Bestandssituation - nachts



Hauptproblem- und Konfliktbereiche – Maximalpegel nachts



Legende

--- Verwaltungsgebietsgrenze

Schalldruckpegel [dB(A)]

■ >45.0 - 55.0

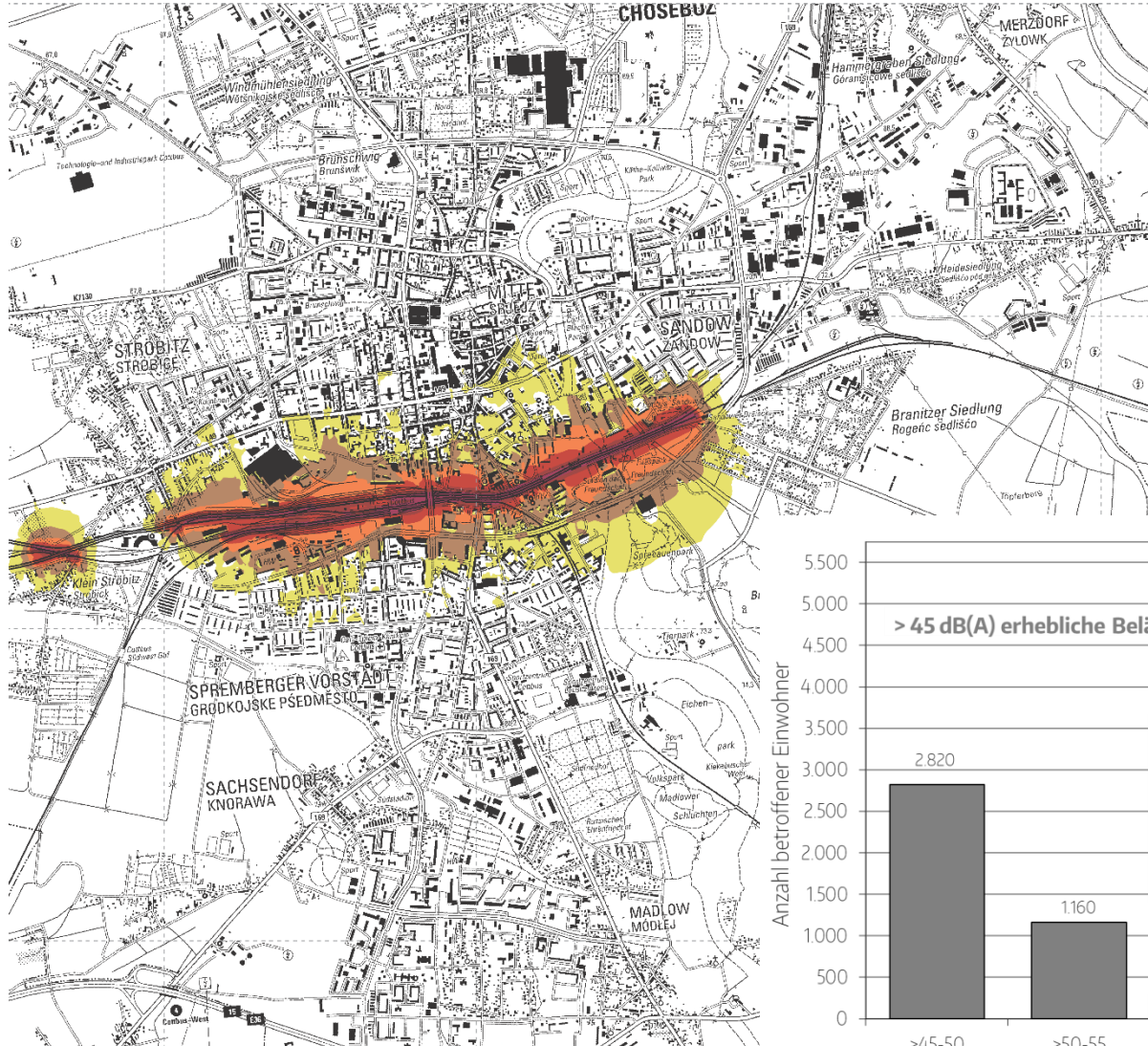
■ >55.0 - 60.0

■ >60.0

Hauptkonfliktursachen:

- hohe Verkehrsaufkommen
- geringer Abstand zur Wohnbebauung
- unstetige Fahrweise
- unebene Fahrbahnoberflächen

Bestandsituation - nachts

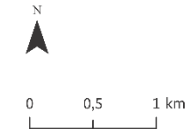


Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

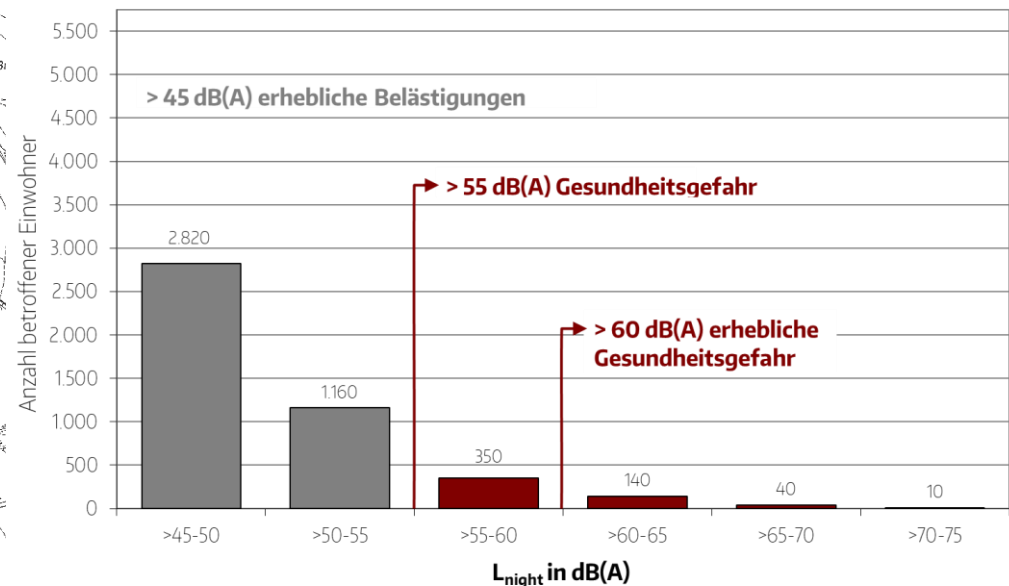
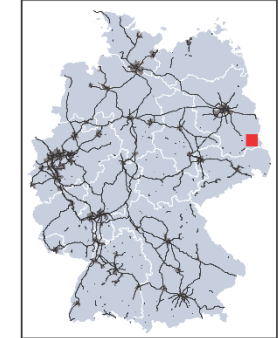
Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 3962

**Nacht-Lärmindex
(L_{night})**

- >70 dB(A)
- >65–70 dB(A)
- >60–65 dB(A)
- >55–60 dB(A)
- >50–55 dB(A)
- >45–50 dB(A)



Übersichtskarte



Umsetzungsstand LAP Stufe 1 und 2



Autobahn

keine LAP-Maßnahmen umgesetzt

kommunale Straßen

Realisierte Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptnetz nachts
- Evaluierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Schließung Mittlerer Ring
- Inbetriebnahme 1. BA Ortsumgehung Cottbus
- Umgestaltung Bahnhofstraße
- Fahrbahnsanierungen, Querschnitts- und Knotenpunktgestaltung
- neue Radverkehrsanlagen (z. B. Hubertstraße / Zimmerstraße)
- Optimierung der LSA-Signalisierung
- Mobilitätsticket für Mitarbeiter der Verwaltung
- Zentraler Umsteigepunkt SPNV / ÖPNV am Hauptbahnhof (in Umsetzung)
- Personentunnel zum Bahnhof aus Norden (in Umsetzung)
- ...



Bahnverkehr

keine ortskonkreten Maßnahmen realisiert

Zielstellungen der Lärmaktionsplanung

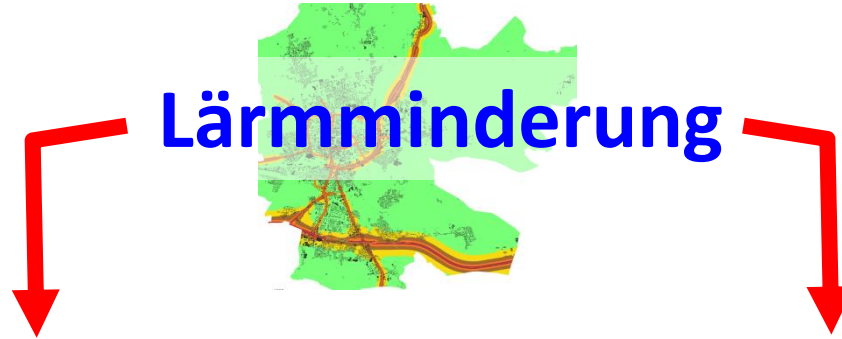
1. Vermeidung von Lärmbelastungen über 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) ganztags
2. Reduzierung der Lärmpegel für Betroffene und Belästigte mit Lärmbelastungen über 45 dB(A) nachts und 55 dB(A) ganztags
3. Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
4. Erhöhung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität
5. Förderung ruhiger Gebiete sowie innerstädtischer Ruheinseln
6. Konsequente Berücksichtigung der Lärminderung im Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung

Integrierter Maßnahmenansatz

**ein dickes Bündel
kleiner Schritte**

Lärminderung

**Maßnahmen auf
gesamtstädtisches
Verkehrssystem
ausrichten**



örtliche Minderungsmaßnahmen und Maßnahmen an der Quelle

- Verstetigung und Verlangsamung
- Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung
- Bündelung / Verlagerung des Kfz-Verkehrs
- Verbesserung der Fahrzeugtechnik
- gezielte Maßnahmen zur Luftschadstoff- und Lärminderung
- etc.

nachhaltige Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen

- Veränderung des Modal-Split
- Förderung des Umweltverbundes
- Innenentwicklung / Siedlungsstrukturen
- Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Prioritätensetzung
- etc.

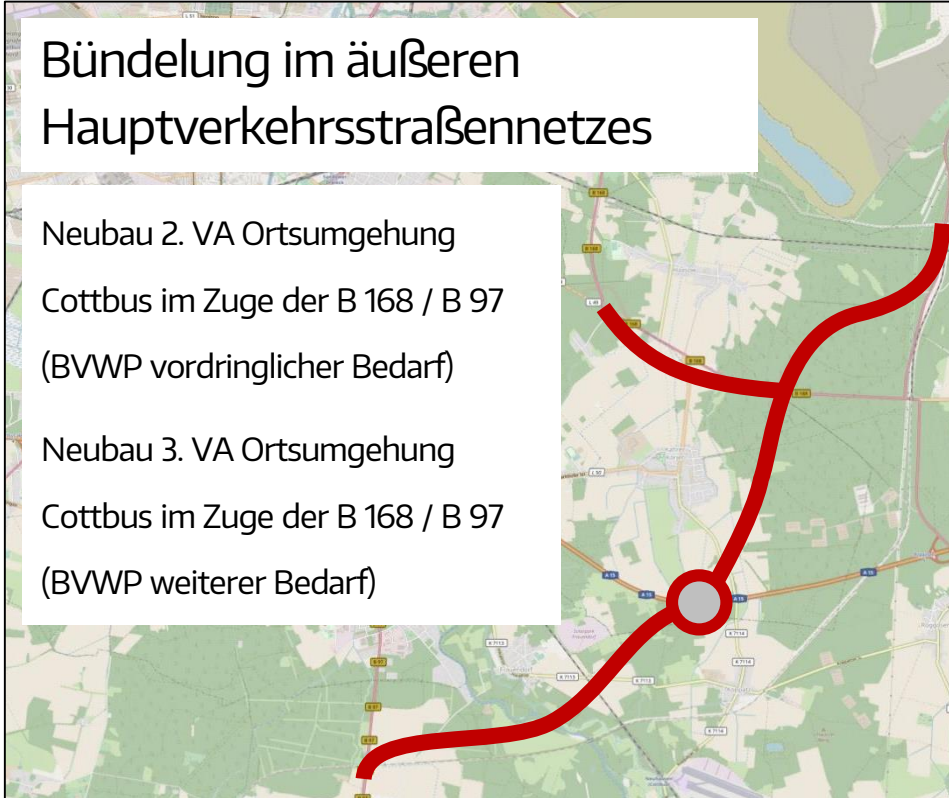


Maßnahmen Straßen > 3 Mio. Kfz pro Jahr

Bündelung im äußeren Hauptverkehrsstraßennetzes

Neubau 2. VA Ortsumgehung
Cottbus im Zuge der B 168 / B 97
(BVWP vordringlicher Bedarf)

Neubau 3. VA Ortsumgehung
Cottbus im Zuge der B 168 / B 97
(BVWP weiterer Bedarf)

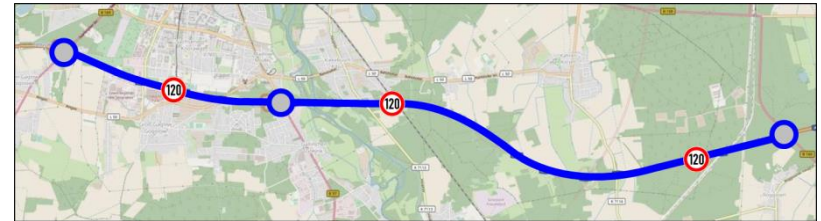


Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA <http://www.openstreetmap.org/>

wichtig aus Sicht des LAP:

- Schallschutzmaßnahmen Neubautrasse
- Nutzung der Bündelungseffekte
- Erhöhung Widerstände Bestandsstrasse

Dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung A15 auf 120 km/h



Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA
<http://www.openstreetmap.org/>

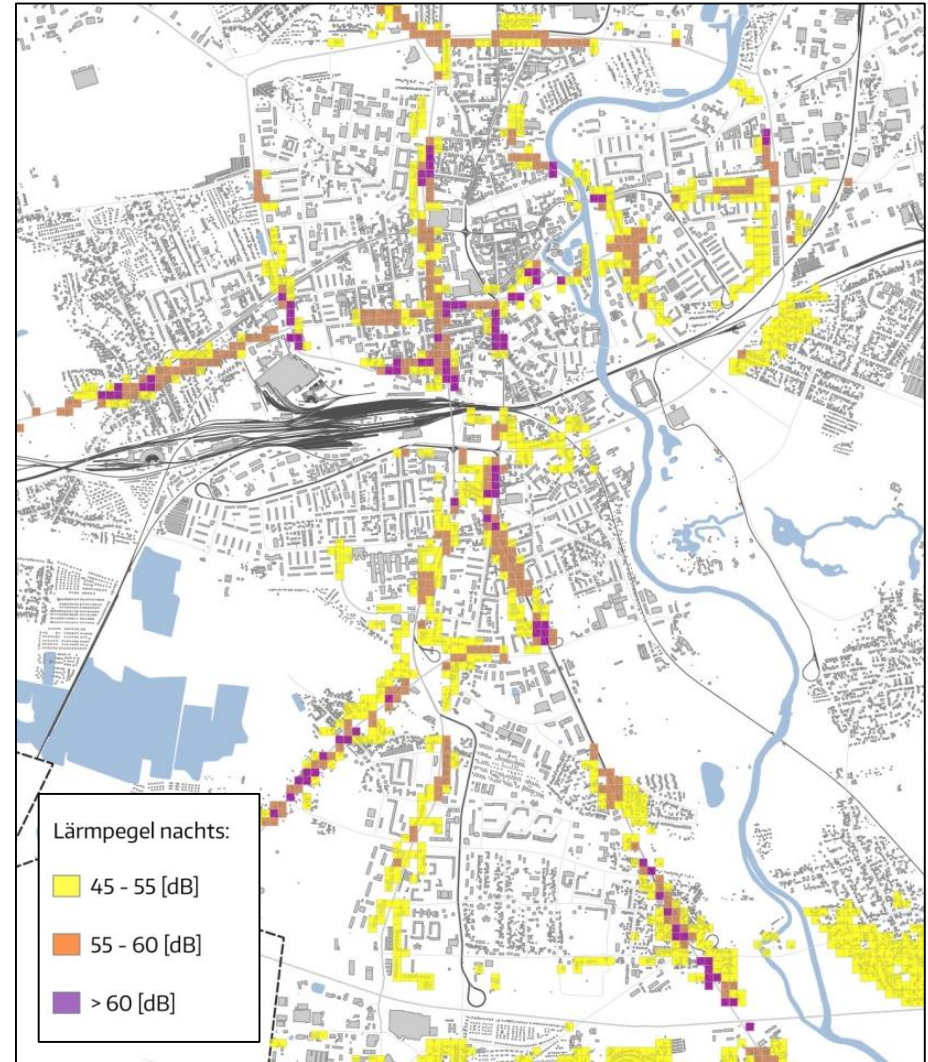
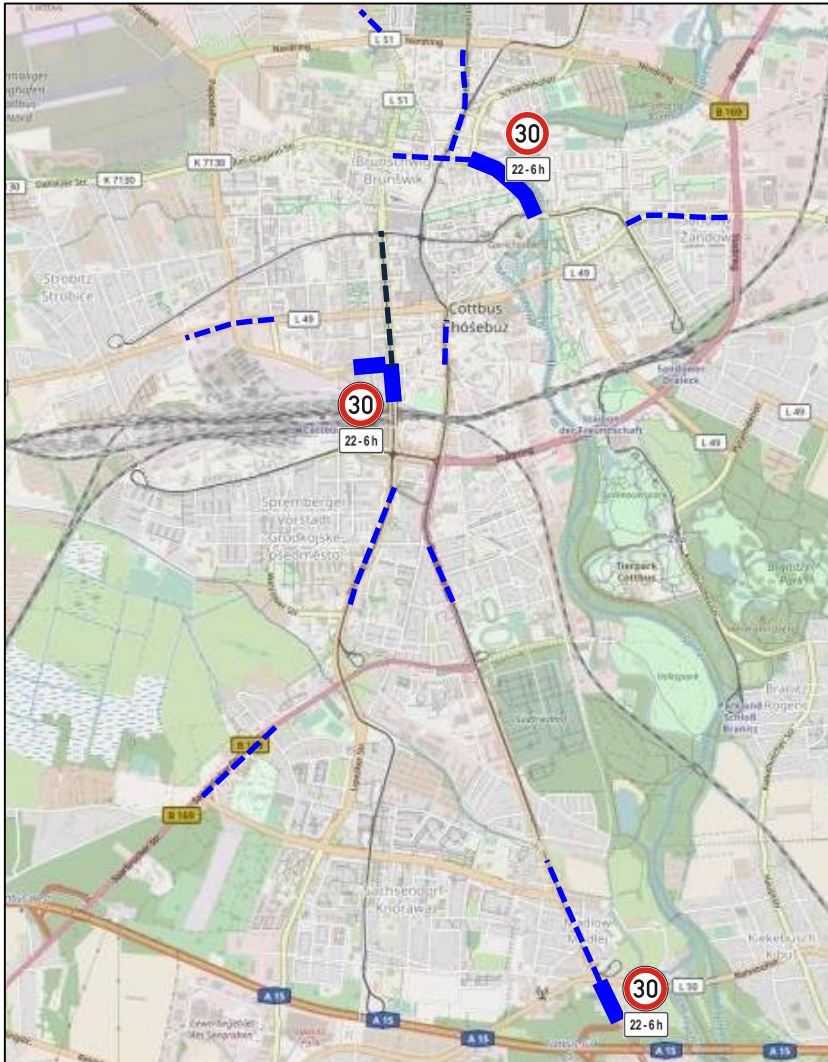


Schäden aufgrund von
Alkali-Kieselsäure-Reaktionen

Einsatz von lärmoptimiertem
Asphalt (z. B. SMA 8 S-LA)

Maßnahmen Straßen > 3 Mio. Kfz pro Jahr

Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



Maßnahmen Straßen > 3 Mio. Kfz pro Jahr

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06:

- ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. (Ziel: Wohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte)
- **„Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisieren Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren“**



Handlungsbedarf:

- Dissenchener Straße
- Franz-Mehring-Straße
- Hermann-Löns-Straße
- Karl-Marx-Straße
- Thiemstraße
- Willy-Brandt-Straße
- Straßennetz < 3 Mio. Kfz/a

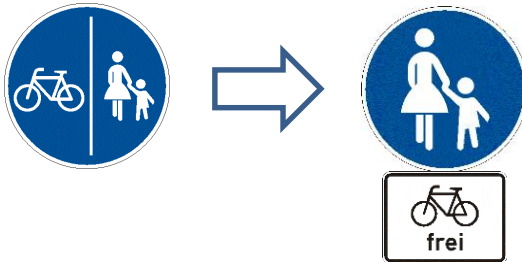
Gesamtstädtische Maßnahmen



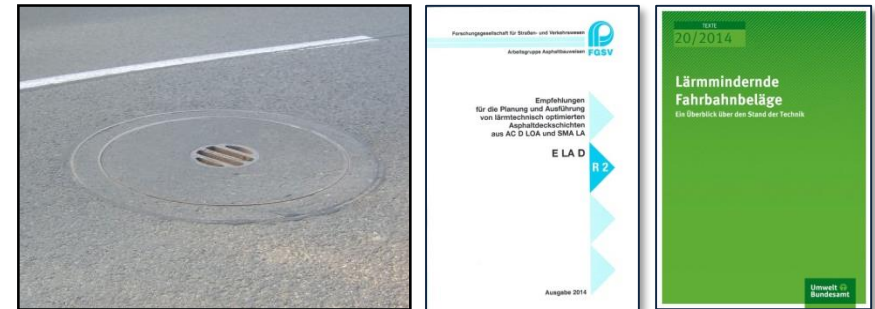
Geschwindigkeitsüberwachung
in lärmsensiblen Bereichen



Sielower Landstraße
Fahrbahnoberflächenanierung bzw.
grundhafte Erneuerung der Fahrbahn



Überprüfung Radwegebenutzungspflicht
(ggf. Umwandlung in Benutzungsrecht)



lärmoptimierter Asphalt in
Betroffenheitsschwerpunkten

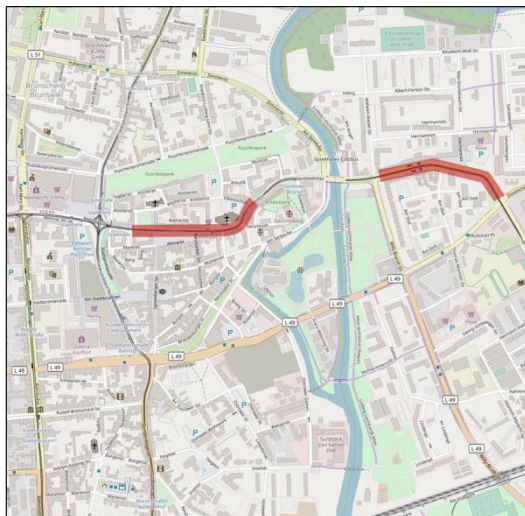
Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Querungsbedingungen

Gesamtstädtische Maßnahmen



gezielte Bepflanzung / Gestaltungselemente

Ziel: stärkere Trennung Bebauung - Kfz-Fahrbahn



Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz und
verkehrliche Entlastung von Straßenabschnitten

- Sandower Hauptstraße
- Sandower Str. / Altmarkt
- Chausseestraße
- Kiekebuscher Straße
- Umsetzung Lkw-Führungskonzept

Maßnahmen entsprechend
der Teilräumlichen
Verkehrskonzepte

Gesamtstädtische Maßnahmen



- regelmäßige Überprüfung Verkehrsregelungen an KP
- Diskussion von Alternativen Gestaltungsmöglichkeiten (z. B. kleine, Mini- bzw. Turbokreisverkehre)
 - Sicherung einer attraktiven, gut erkennbaren und sicheren Knotenpunktgestaltung für alle Verkehrsträger



- gesamtstädtische Prüfung
Geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung
insbesondere in den Ortsteilen
(konkret in Vorbereitung im Bereich Döbbrik Süd)



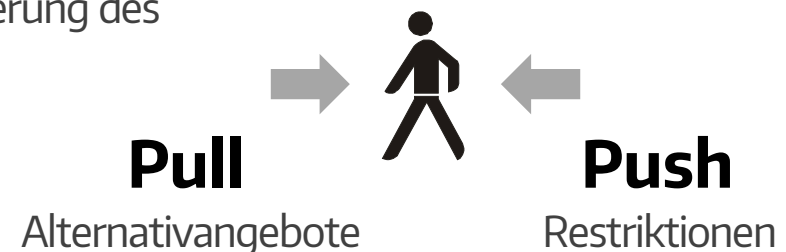
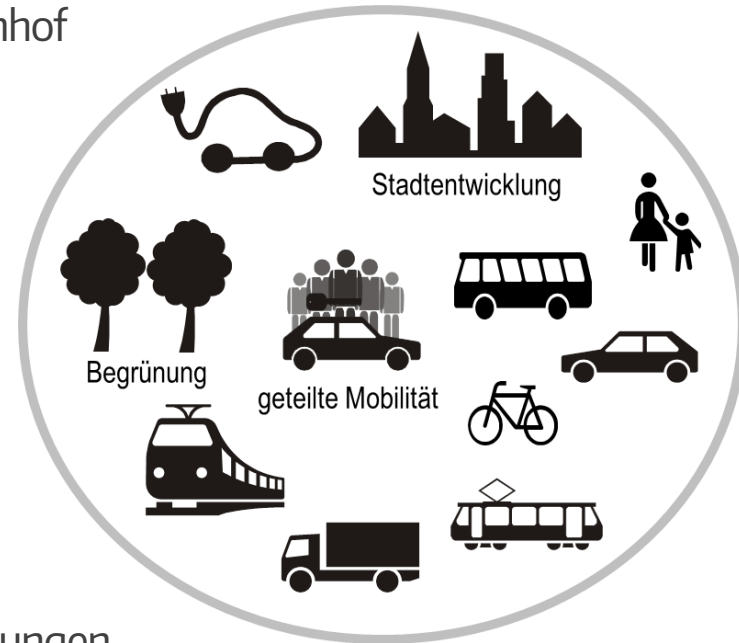
Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz

- Reduzierung Fahrbahnflächen auf erforderliches Maß
- bauliche Maßnahmen zur Untersetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung
- Abgrenzung des Nebennetzes mittels Gehwegüberfahrten

Förderung nachhaltiger Mobilität

wichtige Handlungsfelder:

- Verbesserung intermodaler Verknüpfungen am Hauptbahnhof
- Stadtentwicklung im Sinne kurzer Weg
- Parkraummanagement
- attraktives Radverkehrsangebot
- Förderung des Fußverkehrs
- Weiterentwicklung / Erhaltung des ÖPNV
- Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement
- Förderung geteilte Mobilität / Carsahring
- prozessbegleitendes Monitoring im Rahmen der Detailplanungen
- Förderung der Elektromobilität
- Fortführung der städtischen Bemühungen zur Verbesserung des Lärmschutzes im Verlauf der Bahntrassen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Marcus Schumann

Fon: 0351 – 422 11 96

Fax: 0351 – 422 11 98

Mail: schönefeld@svu-dresden.de

Web: www.svu-dresden.de

SVU Dresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Gottfried-Keller-Straße 24

01157 Dresden