



Anregungen und Hinweise	Abwägung
Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Stellungnahme vom 29.10.2018	
<p>Der unseres Erachtens fundierte Lärmaktionsplan zeigt einerseits Chancen und Möglichkeiten für eine Lärminderung auf, ohne auf der anderen Seite falsche Erwartungen zu wecken. Die ganzheitliche, gesamtstädtische Herangehensweise an die Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Vermeidung von Suburbanisierungsbestrebungen ist sehr begrüßenswert. Grundsätzliche Kritikpunkte hat das LfULG nicht zu beanstanden. Der durch Oschatz gewählte Weg, ruhige Gebiete auszuweisen, deckt sich mit unserer Lesart der Umgebungslärmrichtlinie.</p>	Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.
<p>Aufgrund der fehlenden Orts- und Detailkenntnis könnten uns zu den einzelnen Maßnahmen des LAP 2018 konkret nicht äußern, sondern formulieren (soweit nötig) allgemein gehaltene Hinweise.</p> <p>Ergänzend zu dem aus unserer Sicht sehr gelungenen Berichtsentwurf, haben wir folgende Anmerkungen zu konkreten Textpassagen:</p> <p>1.3 Aktionsrahmen, S.4 Abs. 1</p> <p>„Planungsgegenstand sind die gemäß den Kriterien der EU-Umgebungslärmrichtlinie [für die Lärmkartierung 2017] festgelegten Straßenabschnitte der Bundesstraße B 6 und deren Einwirkbereiche. Gemäß Abstimmung mit der Stadt Oschatz sind ausschließlich die kartierten Straßenabschnitte zu bewerten.“</p> <p>Das ist zwar eine legitime Einschränkung des Untersuchungsgebietes, unter der Annahme, dass damit die wesentlichen Belastungen abgedeckt sind; Aber - Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist grundsätzlich das gesamte Gemeindegebiet.</p> <p>1.3 Aktionsrahmen, S.4, letzter Abs.</p> <p>„Der Lärmaktionsplan bildet keine Rechtsgrundlage [für die Maßnahmenplanung], ist aber abwägungsrelevant.“</p> <p>2.4 Betroffenheitsanalyse, S.15 Tab. 3</p> <p>Dem Vergleich der Betroffenheitszahlen 2012 – 2017 ist leider nicht zu entnehmen, dass der Kartierungsumfang 2012 und 2017 nicht identisch war. Dieser Unterschied sollte in die Wertung mit einfließen</p> <p>Darüber hinaus könnte die Entwicklung des vergleichbaren Streckenabschnitts in einer Gegenüberstellung aufgezeigt werden. Dazu müssten jedoch die Fassadenpegel der 2012er Kartierung analysiert werden.</p> <p>Die von uns angeführten Punkte sind ausschließlich als Hinweise zum Berichtsentwurf zu verstehen.</p>	Die Hinweise werden berücksichtigt und die Ergänzungen im Textteil eingearbeitet.



Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Oschatz in der Fassung vom 05. September 2018

Anregungen und Hinweise	Abwägung
<p>Wir empfehlen, nach Fertigstellung der abschließenden Fassung des LAP, diesen vom Stadtrat verabschieden zu lassen. Bitte lassen sie uns nach Abschluss des Verfahrens den Ihnen übermittelten Meldebogen oder wahlweise eine Kurzzusammenfassung des fortgeschriebenen Aktionsplans mit den erforderlichen Angaben via E-Mail zeitnah zukommen.</p>	<p>Die Beschlussfassung durch Stadtrat ist vorgesehen. Der Meldebogen wird erstellt und dem LfULG verfahrenskonform übergeben.</p>
<p>Landkreis Nordsachsen - Landratsamt, Dezernat Bau und Umwelt Stellungnahme vom 13.11.2018</p>	
<p>Bauordnungs- und Planungsamt, SG Denkmalschutz: Aus denkmalschutzrechtlicher Sicht bestehen bezüglich des Maßnahmenkatalogs vom Grundsatz her keine Einwände. Umfang und Betroffenheit möglicher denkmalpflegerischer Belange (Baudenkmalpflege, z.B. Schallschutzfenster im Kulturdenkmal sowie archäologische Belange) sind im Rahmen des denkschmalschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens bzw. konkreter Ausführungsplanungen zu gegebener Zeit mit den Denkmalbehörden abzustimmen (5§ 12 und 14 SächsDSchG).</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Straßenbauamt des LRA: Das Straßenbauamt des Landkreises Nordsachsen hat keine Bemerkungen zum Aktionsplan.</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Umweltamt, SG Naturschutz: Der Lärmaktionsplan und die geplanten Maßnahmen aus der Anlage 7 wurden durch die UNB zur Kenntnis genommen. Durch die Realisierung dieser Maßnahmen werden keine naturschutzrechtlichen Belange berührt.</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Umweltamt, SG Immissionsschutz: Durch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie wurde der Lärmaktionsplan der Stadt Oschatz immissionschutzfachlich geprüft. Eine nochmalige Prüfung durch die untere Immissionsschutzbehörde ist somit nicht erforderlich.</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Ordnungsamt, SG Brandschutz: Belange des SG Brandschutz werden hier nicht berührt.</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>



Anregungen und Hinweise	Abwägung
<p>Gesundheitsamt, Landesuntersuchungsanstalt für das Gesundheits- und Veterinärwesen Sachsen:</p> <p>„Der erstellte Lärmaktionsplan der Stufe 3 für die Stadt Oschatz erfolgte gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG, 06/2002) auf Grundlage der Lärmkartierung der Ortdurchfahrt Bundesstraße B6 durch das LfULG. Es wurde festgestellt, dass im Stadtgebiet nachweisbar wesentliche Lärmbetroffenheiten für Anwohner vorliegen, woraufhin notwendige Lärminderungsmaßnahmen in einem Lärmaktionsplan festgeschrieben wurden. Die Maßnahmen berücksichtigen jedoch nur die Lärmquelle „Straßenverkehrslärm“ der Hauptverkehrsstraße B6. Es wurde ein Maßnahmenkonzept erstellt, das sich als Hauptziel die Vermeidung von gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärm gesetzt hat und damit den verkehrsbedingten Umgebungslärm vermeiden bzw. vermindern beabsichtigt.</p> <p>Im Folgenden möchten wir einige Aspekte aus Sicht des Gesundheitsschutzes zur Lärm Problematik herausstellen:</p> <p>Ein besonderes Augenmerk sollte auf die ungestörte Erholung/Regeneration während der Nachtruhe gelegt werden. Meist werden Geräusche, die tagsüber kaum wahrgenommen werden, in der Nacht zu belästigenden, störenden Schallereignissen. Diese können die Erholungswirkung des Schlafes und Leistungsfähigkeit herabsetzen. Chronische Schlafstörungen führen häufig zu dauerhaften Gesundheitsschäden (WHO, „Night Noise Guidelines for Europe“, 2009). Um nachteilige Wirkungen auf die Gesundheit, insb. während nächtlicher Ruhephasen zu vermeiden, empfiehlt die WHO in ihrer Richtlinie, dass die nächtliche Lärmbelastung einen Mittelungspegel von 40dB(A) nicht überschreitet. Bei einem nächtlichen Lärmpegel von über 45dB(A) ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich (Abschnitt 1.1 des Beiblattes 1 zur DIN 18005 Schallschutz im Städtebau). Es sollte der durch die WHO festgelegte Interimswert von 55dB(A) daher unbedingte Beachtung finden. Die WHO betonte, dass dieser Wert ausschließlich als ein realisierbarer Übergangswert gedacht ist, den es zukünftig zu unterschreiten gilt, um die den eigentlichen Zielwert von 40dB(A) zu erreichen (WHO, „Night Noise Guidelines“, 2009). Die Lärmwirkungsforschung sieht heute zudem Dauerbelastungen oberhalb von 60dB(A) als gesundheitlich beeinträchtigend an. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie des LfULG (03/2013) wird ebenfalls ein äquivalenter Dauerschallpegel nachts >55dB(A) als „hohe Belastung“, oberhalb von 60dB(A) als „sehr hohe Belastung mit erhöhtem Risiko einer Gesundheitsgefährdung“ bewertet. Bezugnehmend auf die vorliegende Lärmaktionsplanung (LAP) waren im Jahr 2017 z. B. 124 Menschen in der Nachtzeit Schallpegeln von >55dB(A) und 22 von >65dB(A) ausgesetzt (LAP S. 16). Entsprechende Lärmschutzmaßnahmen wurden aufgestellt, jedoch u.a. mit dem Hinweis versehen, dass die Realisierbarkeit einiger Maßnahmen nur eingeschränkt an den betrachteten Hauptstraßen möglich sei. Grundlegend sollte beim Lärmschutz die Lärmvermeidung angewendet werden, um Lärmereignisse nicht erst entstehen zu lassen. Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) hielt in seinem Sondergutachten zu Umwelt und Gesundheit aus dem Jahre 1999 zudem die Bündelung von Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Maßnahmen an der Emissionsquelle, im Sanierungs- und planerischen Bereich für sinnvoll, wobei lt. SRU auch im Hinblick auf die finanziellen Konsequenzen die Priorisierung der Maßnahmen durch ein geplantes Verfahren sinnvoll wäre.</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>



Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Oschatz in der Fassung vom 05. September 2018

Anregungen und Hinweise	Abwägung
<p>Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde sich das Ziel gesetzt, die Lärmbelastung, z. B. durch Umgebungslärm, zu verhindern, vorzubeugen bzw. zu mindern. Die wichtigsten Lärmquellen sind dabei u.a. Straßen-, Schienenfahrzeuge und Flugzeuge. Die Richtlinie soll dazu beitragen, Maßnahmen der Lärminderung zu entwickeln, um die Lebens- und Umweltqualität in Bezug auf Umgebungslärm zu erhalten bzw. zu verbessern. Lärmschwerpunkte (störende Schallquellen) werden durch entsprechende Schallimmissionskartierungen dargestellt, wobei die resultierenden Teilimmissionen durch Verkehr oder Gewerbe getrennt (in verschiedenen Lärmkarten) dargestellt werden. Um jedoch einen Eindruck über die Gesamtmissionen in einem bestimmten Ortsbereich zu erhalten, wäre es notwendig, die Beurteilungspegel der Teilimmissionen aufzusummieren, um die Darstellung der Gesamtlärmbelastung zu erhalten.</p> <p>In der vorliegenden Lärmaktionsplanung wurden nur die Schallimmissionen durch den Straßenverkehr näher betrachtet. Eine Einbeziehung der Lärmkartierung der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes war anhand der Unterlagen nicht ersichtlich. Ebenfalls wurden zusätzliche nicht kartierte Lärmquellen (z. B. Fluglärm, Industrielärm, Freizeitlärm) wegen geringer Relevanz nicht berücksichtigt (LAP S. 4). Exponierte Anwohner sind jedoch der Gesamtheit der Lärmquellen ausgesetzt (sog. Gesamtlärmkulissen). Daher lässt sich eine Gesamt-Beeinträchtigung bzw. Gefährdung der Gesundheit nur bei Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation beurteilen. Eine schallenergetische Summierung der einzelnen Mittelungspegel der verschiedenen Lärmquellen könnte über die als gesundheitsgefährdend festgelegten Beurteilungspegel in bestimmten Bereichen der Stadt steigen, so dass dies wiederum Auswirkungen auf die dort lebende Bevölkerung hat (BVerwG 4 A 107; „Handbuch Umgebungslärm“, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft, Österreich, 2009).</p> <p>Zudem besteht die Problematik der „Ruhigen Gebiete“, die laut Umgebungslärmrichtlinie vor (zusätzlichen) Lärm zu schützen sind. Diese Gebiete dienen zur Erholung u. a. von Lärmbelastungen und zum Abbau des jeweiligen individuellen Belastungsniveaus.</p> <p>Bei Teilimmissionsbetrachtungen/-kartierungen ist ein genaues Abgrenzen der lärmarmen Bereiche meist nur schwer möglich, da der Einfluss einer anderen störenden Schallquelle eventuell nicht berücksichtigt wird. So könnten z. B. Gebiete, die nicht im Einflussbereich der Straßenverkehrsemissionen liegen, durch den Schienenverkehrslärm beeinflusst werden.</p> <p>Aus hygienisch-gesundheitlicher Sicht wäre es empfehlenswert, dass nicht nur die Mindestanforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie umgesetzt werden, sondern auch Lärmschutzmaßnahmen zur Reduzierung der Gesamtlärmbelastung in der Umgebung Berücksichtigung finden.</p> <p>Diese Beurteilung bezieht sich ausschließlich auf o. g. Vorgang in Verbindung mit den vorgelegten Untertagen."</p> <p>Der Vollzug der Kampfmittelverordnung gemäß § 68 (2) SächsPolG fällt in die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden.</p>	<p>Für die Lärmkartierung der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes und die entsprechende Lärmaktionsplanung ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig.</p> <p>Bei der Abgrenzung der ruhigen Gebiete wurde die mögliche Beeinflussung durch andere Schallquellen berücksichtigt.</p>



Anregungen und Hinweise	Abwägung
LASuV – Sächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Leipzig Stellungnahme vom 19.11.2018	
<p>Maßnahme 1.3 - Ersatz vorhandener Asphalt-Fahrbahnbeläge durch lärmindernde Fahrbahnbeläge</p> <p>Nach dem Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen, insbesondere dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 14/1991 des Bundesverkehrsministeriums vom 25. April 1991, sind bei schalltechnischen Berechnungen negative Korrekturwerte D_{stro} für die Wirkung lärmindernder Fahrbahnbeläge ausschließlich bei Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 60 km/h (d. h. mindestens 70 km/h) in Ansatz zu bringen.</p> <p>Den in Ortsdurchfahrten mit niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten eingesetzten Regelbauweisen (Splittmastixasphalt, Asphaltbeton) ist im Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen der Korrekturwert $D_{stro} = 0$ dB (A) zugeordnet. Im Gegensatz dazu sind lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten für Innerortsbereiche, wie z. B. lärmoptimierter Asphaltbeton (AC D LOA, auch LOAD bzw. „Düsseldorfer Asphalt“) oder lärmarter Splittmastixasphalt (SMA LA), bislang in der Erprobung befindliche Sonderbauweisen und keine Regelbauweisen. Im Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90, VBUS) wurde ihnen zudem noch kein negativer Korrekturwert D_{stro} für die akustischen Eigenschaften zugewiesen.</p> <p>Lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten können daher im Lärmvorsorgefall, mit gesetzlicher Verpflichtung des Baulastträgers beim Neubau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen, derzeit von der Planfeststellungsbehörde nicht als Bestandteil des Lärmschutzkonzeptes in ihrem Beschluss zur Baurechtsherstellung festgesetzt werden. Des Weiteren sind seitens des Bundes bisher auch keine Regelungen für den Lärmsanierungsfall, als freiwillige Leistung des Baulastträgers an bestehenden Straßen, getroffen worden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen kann der Einbau lärmtechnisch optimierter Asphaltdeckschichten auf innerörtlichen Bundes- und Staatsstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaates Sachsen derzeit seitens des LASuV nicht geplant und realisiert werden. Der Einbau an diesen Straßen kommt aus Lärmschutzgründen im Falle eines Straßenausbaues oder einer Erneuerung des verschlissenen Fahrbahnbelags erst in Betracht, wenn sie sich bautechnisch und lärmtechnisch als dauerhaft bewährt haben, der Bund sie als Regelbauweisen zugelassen hat und ihnen im Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen negative Korrekturwerte D_{stro} zugeordnet wurden.</p> <p>Nur auf innerörtlichen Straßen in kommunaler Baulast kann derzeit im Lärmsanierungsfall der Einbau dieser innovativen Deckschichten, nach der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB) vom 9. Dezember 2015 und den dazu vom LASuV veröffentlichten Hinweisen für Antragsteller gemäß Teil A IV.1.c als Untersuchungsstrecke im Rahmen der Experimentierklausel, zur Anwendung kommen.</p>	<p>Die Maßnahme nimmt Bezug auf die derzeit als Regelbauweise zulässigen Fahrbahnbeläge und sieht erst langfristig den Einsatz von zukünftig als Regelbauweise zulässigen, lärmoptimierten Fahrbahnbelägen vor.</p> <p>Die Maßnahme wird beibehalten.</p>



Anregungen und Hinweise	Abwägung
<p>Maßnahme 1.4 - Prüfung der Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen an Knotenpunkten</p> <p>Aktuell und mindestens mittelfristig bestehen für die B 6 in Oschatz keine Ausbauabsichten seitens der Straßenbauverwaltung. Der vorgeschlagene Umbau vorhandener signal geregelter Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen ist im Zusammenhang damit zu sehen. Ungeachtet dessen wird aus fachlicher Sicht eingeschätzt, dass aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten die Einsatzgrenzen für kleine Kreisverkehrsplätze ggf. überschritten sind und ein entsprechender Umbau daher nicht in Frage kommen kann.</p> <p>Darüber hinaus kann eine lärmindernde Wirkung beim Umbau von signal geregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen, wenn überhaupt, dann nur geringfügig erzielt werden, da die ständigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge sowie Richtungswechsel, insbesondere bei LKW und Bussen, ebenfalls mit Lärm verbunden sind.</p>	<p>Die Maßnahme beinhaltet lediglich die Prüfung der Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen. Die Maßnahme wird beibehalten.</p>
<p>Maßnahmen 1.6 und 1.7 - Prüfung von Querungshilfen für Fußgänger in Form von Mittelinseln bzw. eines geschwindigkeitsdämpfenden Fahrbahnteilers</p> <p>Aktuell und mindestens mittelfristig bestehen für die B 6 in Oschatz keine Ausbauabsichten seitens der Straßenbauverwaltung. Die Möglichkeit zur Errichtung von Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer im Bestand kann jedoch im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>Bei der Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung eines geschwindigkeitsdämpfenden Fahrbahnteilers an der B 6 am Ortseingang im Bereich Leipziger Straße/ARAL-Tankstelle muss insbesondere auch sorgfältig abgewogen werden, ob die gewünschte Wirkung (Reduzierung der Geschwindigkeit der Fahrzeuge in der Ortsdurchfahrt und nicht nur örtlich begrenzt am unmittelbaren Ortseingang) mit dieser baulichen Maßnahme auch tatsächlich erreicht werden kann.</p>	<p>Die Maßnahme beinhaltet nur die Prüfung der Errichtung von Querungshilfen. Die Maßnahme wird beibehalten.</p>
<p>Maßnahme 1.8 - Anlage von Radwegen oder Radstreifen im Rahmen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt der B 6</p> <p>Maßgebend für die Anordnung der Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen sind neben dem Vorhandensein von baulichen Mindestanforderungen auch die verkehrlichen Voraussetzungen. Dabei ist aber zu beachten, dass die Beschilderung auch der Widmung der jeweiligen Wege folgt. Aktuell und mindestens mittelfristig bestehen jedoch für die B 6 in Oschatz keine Ausbauabsichten seitens der Straßenbauverwaltung. Die vorgeschlagene Errichtung / Schaffung von Radverkehrsanlagen ist im Zusammenhang damit zu sehen.</p> <p>Unabhängig dessen können Verlegungen von Radverkehrsanlagen an die Fahrbahn zu keiner für die Anwohner deutlich wahrnehmbaren Verkehrslärmreduzierung führen.</p>	<p>Die Förderung des Radverkehrs ist ein wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung und dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die stärkere Strukturierung des Straßen-seitenraumes führt zu einer Verringerung der realen Fahrgeschwindigkeiten. Die Maßnahme wird beibehalten.</p>



Anregungen und Hinweise	Abwägung
<p>Maßnahmen 1.9 und 1.10 - Prüfung und Errichtung einer Schallschutzwand an der B 6 sowie Prüfung des Einsatzes von Schallschutzfenstern</p> <p>An bestehenden Bundesfern- und Staatsstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaates Sachsen besteht die Möglichkeit, Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmsanierung umzusetzen. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers, die auf der Grundlage haushaltrechtlicher Regelungen gewährt und im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel nach den in den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) festgelegten Regelungen durchgeführt werden können. Ein Rechtsanspruch auf derartige Maßnahmen besteht demzufolge nicht.</p> <p>Grundvoraussetzung ist eine durch schalltechnische Untersuchungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) nachgewiesene Überschreitung der aktuell geltenden Lärmsanierungs-Auslösewerte. Eine Festlegung der Art der passiven Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Wohngebäuden (i.d.R. Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter) erfolgt nach Erarbeitung eines bauakustischen Gutachtens. Auf Antrag des Gebäude-/Wohnungseigentümers können die Kosten teilweise erstattet werden (der Eigentümer erhält max. 75 % der Kosten). Bedingung ist der Abschluss einer Vereinbarung über die Durchführung der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zwischen dem Eigentümer und der Straßenbauverwaltung.</p> <p>Für die Bundesstraße 6 sowie die Staatsstraßen 30 und 31 in der Ortslage Oschatz sowie Lonnwitz wurden bereits in den 1990er Jahren vom damaligen Straßenbauamt Döbeln-Torgau fachkundige Ingenieurbüros mit schalltechnischen und bauakustischen Untersuchungen zur Lärmsanierung beauftragt. Im Zeitraum von 1996 bis 2001 wurden im Zuge der B 6, Ortsdurchfahrt (OD) Oschatz Lärmsanierungsmaßnahmen vorgenommen. Während dieser Zeit wurden bei insgesamt 24 Eigentümern 144 Fenster und 2 Schalldämmlüfter im Gesamtwert von 116.000 € gefördert. Zusätzlich wurden bereits 4 Fenster (2,0 T€) an einem Gebäude der OD Lonnwitz östlich von Oschatz eingebaut. Auf weitere passive Lärmschutzmaßnahmen verzichtete ein großer Teil der Eigentümer, da bezahlbarer Wohnraum erhalten bleiben sollte.</p> <p>Der Bedarf an neuen Fenstern war Mitte der 1990er Jahre sehr viel höher als heute. Zudem halten qualitativ gute und regelmäßig gepflegte Fenster weit mehr als 20 Jahre und entsprechen heute noch den Bedingungen der Lärmschutzfenster. Weiterhin erfolgte die Bemessung der passiven Maßnahmen mit den damals prognostizierten Verkehrswerten. Deshalb erfüllen auch die damals eingebauten Lärmschutzfenster zumeist heute noch die akustischen Anforderungen (Schallschutzklasse) und es besteht kein Erfordernis diese auszutauschen. Gebäudeeigentümer sind häufig auch nicht bereit den Eigenanteil von mindestens 25 % der Kosten für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen aufzubringen und nehmen aus diesem Grund die ihnen angebotene Fördermaßnahme nicht in Anspruch. Weiterhin wird bei der Lärmsanierung des Öfteren auf die Möglichkeit des Einbaues von Schalldämmlüftern verzichtet, weil keine 100%ige Erstattung der Kosten durch den Straßenbaulastträger erfolgt wie im Lärmvorsorgefall.</p> <p>Erfahrungsgemäß fließen daher bei einer zweiten Lärmsanierung auf der Grundlage der seit 2010 geltenden Lärmsanierungs-Auslösewerte kaum noch Fördermittel ab. Eine erneute Lärmsanierung ist seitens der LASuV-Niederlassung Leipzig in Oschatz derzeit nicht geplant. Ebenfalls erfolgte keine Aufnahme der Ortsdurchfahrt Oschatz in das Lärmsanierungsprogramm des Freistaates Sachsen.</p>	<p>Die Maßnahme beinhaltet nur die Prüfung der Notwendigkeit eines Einsatzes von Schallschutzfenstern. Aufgrund der allgemeinen Entwicklung des Straßengüterverkehrs wird diese regelmäßige Prüfung als notwendig erachtet.</p> <p>Die Maßnahme wird beibehalten.</p>



Anregungen und Hinweise	Abwägung
<p>Im Übrigen erfolgte in der OD Oschatz keine Abforderung der finanziellen Mittel für Lärmvorsorgemaßnahmen beim Ausbau der S 30, Wernsdorfer Straße durch die entsprechenden Eigentümer. Mehrmalige Kontaktaufnahmen seitens der LASuV-Niederlassung Leipzig blieben erfolglos.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass selbst einfache Fenster einen Schalldämmwert von 32 bis 34 dB(A) besitzen. Wegen der zu Grunde zu legenden Verkehrsstärke ist es nicht erforderlich, ein Lärmschutzfenster mit einem Schalldämmwert von 50 dB(A) einzubauen.</p> <p>Die Planung zur Errichtung einer Schallschutzwand seitens des LASuV und die Finanzierung durch den Bund als Baulastträger der B 6 wird aus vorgenannten Gründen abgelehnt. Die Maßnahme 1.9 ist deshalb aus dem Entwurf des Lärmaktionsplanes herauszunehmen.</p>	<p>Die Errichtung einer Schallschutzwand an diesem besonders stark vom Verkehrslärm betroffenen Straßenabschnitt (Knotenpunkt Leipziger Str./Friedensstr.) wird als notwendig und wirksam eingeschätzt. Die Maßnahme wird beibehalten.</p>
<p>Maßnahme 2.1 - Überprüfung und Umsetzung des Wegweisungskonzeptes von 2015</p> <p>Die überörtliche Wegweisung ist erst im Zeitraum von 2015 bis 2016 mit Gesamtkosten von ca. 500 T€ in Abstimmung mit der Stadt Oschatz (in ihrer Zuständigkeit als Straßenbaulastträger und zuständige Verkehrsbehörde) komplett erneuert worden.</p>	<p>Die Maßnahme beinhaltet nur die Überprüfung der Wegweisung. Die Maßnahme wird beibehalten.</p>
<p>Maßnahmen 2.3 und 2.4 - Regelmäßige Prüfung und Bedarfsanpassung der Steuerung von LSA sowie Schaltung von Nachtprogrammen</p> <p>Optimierungen der LSA-Steuerungen erfolgen, soweit technisch möglich, regelmäßig.</p>	<p>Der Hinweise wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Maßnahme 3.1.9 - Trassenfreihaltung für nordöstliche Ortsumgehung</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass aus Sicht der Straßenbauverwaltung eine Ortsumgehung Oschatz im Zuge der B 6 auch langfristig - nach derzeitigem Kenntnisstand - und unter den aktuellen Rahmenbedingungen keine realistische Chance auf Realisierung hat.</p>	<p>Die Maßnahme beinhaltet nur die Trassenfreihaltung für eine mögliche Ortsumgehung. Die Maßnahme wird beibehalten.</p>
<p>Maßnahme 3.2.2 - Förderung des Fußgängerverkehrs, Überprüfung der LSA-Steuerungen</p> <p>Optimierungen der LSA-Steuerungen erfolgen, soweit technisch möglich, regelmäßig.</p>	<p>Der Hinweise wird zur Kenntnis genommen.</p>



Anregungen und Hinweise	Abwägung
<p>Maßnahme 3.2.3 — Förderung des Radverkehrs</p> <p>Zur Förderung des Radverkehrs ist ein umfassendes kommunales Radverkehrskonzept als eigenständiger Bestandteil eines städtischen Verkehrskonzepts erforderlich. Darauf aufbauend ist auch die Notwendigkeit zur Errichtung von Radverkehrsanlagen begründbar. Das dem Lärmaktionsplan zugrundeliegende Radverkehrskonzept der Stadt Oschatz von 2001 sollte daher dringend aktualisiert und fortgeschrieben werden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt und als Ergänzung im Maßnahmenkonzept aufgenommen.</p>