



**GROÙE KREISSTADT OSCHATZ**

**LÄRMAKTIONSPLAN RUNDE 4**

MAI 2024

## Impressum

### **Auftraggeber:**

Stadtverwaltung Oschatz  
Bauamt  
Neumarkt 1  
04758 Oschatz



### **Auftragnehmer:**

spiekermann ingenieure gmbh  
Turnerweg 8  
01097 Dresden  
[www.spiekermann.de](http://www.spiekermann.de)



### **Projekt-Team:**

Dipl.-Ing. Markus Zahn  
B.Sc. Jutta Sophie Kretschmann

23. Mai 2024

## A ERLÄUTERUNGSTEXT

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>		<b>SEITE</b>
<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
1.1	Verfahrensweise	1
1.2	Veranlassung und Zielstellung	2
1.3	Aktionsrahmen	4
1.4	Gesetzliche Grundlagen und Vorgaben	5
1.4.1	EU-Umgebungslärmrichtlinie	5
1.4.2	Umsetzung in deutsches Recht	6
1.4.3	Bindungswirkung	7
1.4.4	Zuständige Behörde	7
1.4.5	Geltende Grenz-, Richt- und Orientierungswerte	8
<b>2</b>	<b>BESTANDS- UND KONFLIKTANALYSE</b>	<b>10</b>
2.1	Ergebnisse der Lärmkartierung des LfULG	10
2.1.1	Systematik	10
2.1.2	Immissionen	10
2.1.3	Prüfung der Kartierungsgrundlagen	13
2.2	Vorhandene Unterlagen	18
2.3	Realisierte Maßnahmen	18
2.4	Betroffenheitsanalyse	20
2.5	Problem und Konfliktbereiche	22
2.6	Zusammenfassende Bewertung	24
2.7	Ruhige Gebiete	25
<b>3</b>	<b>MAßNAHMENKONZEPT</b>	<b>27</b>
3.1	Lärmminderungspotenziale	27
3.2	Kurzfristige Strategien	27
3.3	Mittelfristige Strategien	28
3.4	Langfristige Strategien	28
3.5	Maßnahmenübersicht	28
3.5.1	Planerische Maßnahmen	29
3.5.2	Verkehrsregelnde Maßnahmen	32

3.5.3	Bauliche Maßnahmen	34
3.6	Schutz Ruhiger Gebiete	39
<b>4</b>	<b>GESAMTKONZEPT</b>	<b>40</b>
4.1	Wirkungsanalyse der Maßnahmen	40
4.2	Nutzen-Kosten-Betrachtung der Maßnahmen	41
4.3	Realisierbarkeit der Maßnahmen	42
4.4	Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen – Maßnahmenkatalog	42
<b>5</b>	<b>ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG</b>	<b>43</b>
	<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>44</b>

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

---

Abbildung 1:	Verkehrsstärke Kfz pro Tag (DTV)	3
Abbildung 2:	Rasterlärmkarte $L_{DEN}$	12
Abbildung 3:	Betroffene Wohngebäude $L_{DEN}$	13
Abbildung 4:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	16
Abbildung 5:	Fahrbahnbeläge und LSA-Steuerung	17
Abbildung 6:	Lärmschwerpunkte „Noise Hotspots“	23
Abbildung 7:	Noise Hotspots unter Berücksichtigung der Höhe der Lärmbelastung und der Anzahl Betroffener (Quelle: LfLUG)	24
Abbildung 8:	Gesamtübersicht Lärmimmission und Ruhige Gebiete	26
Abbildung 9:	Lärminderungspotenzial durch Reduzierung der Verkehrsmenge [3]	29
Abbildung 10:	Lärminderungspotenzial durch Reduzierung des Lkw-Anteils [3]	30

## **TABELLENVERZEICHNIS**

---

Tabelle 1: Übersicht über Immissionsgrenz-, -auslöse- und -richtwerte [4]	8
Tabelle 2: Orientierungshilfe für die Bewertung der Lärmbelastung [4]	9
Tabelle 3: Verkehrsstärken DTV	14
Tabelle 4: Schwerverkehrsanteile	15
Tabelle 5: Anzahl ganztägig von Straßenlärm belasteter Menschen - $L_{DEN}$	20
Tabelle 6: Anzahl nachts von Straßenlärm belasteter Menschen - $L_{Night}$	21
Tabelle 7: Ganztägig von Straßenlärm betroffene Krankenhäuser und Schulen - $L_{DEN}$	22

## **B ANLAGEN**

### **ANLAGENVERZEICHNIS**

---

- Anlage 1.1 Isophonen –  $L_{DEN}$
- Anlage 1.2 Isophonen –  $L_{Night}$
- Anlage 2.1 Betroffenheiten Gebäude – Gesamtübersicht Oschatz –  $L_{DEN}$
- Anlage 2.1.1 Betroffenheiten Gebäude – Innenstadt –  $L_{DEN}$
- Anlage 2.2 Betroffenheiten Gebäude – Gesamtübersicht Oschatz –  $L_{Night}$
- Anlage 2.2.1 Betroffenheiten Gebäude – Innenstadt –  $L_{Night}$
- Anlage 3.1 Verkehrsstärke DTV
- Anlage 3.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- Anlage 3.3 Straßennetz
- Anlage 3.3.1 Straßennetz – Innenstadt
- Anlage 4 Maßnahmenkatalog
- Anlage 5 Abwägungsprotokoll der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 6 Stadtratsbeschluss zur Bestätigung des Lärmaktionsplanes

## **ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

---

B	Bundesstraße
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BAB	Bundesautobahn
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm.
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
B&R	Bike and Ride
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods - europaweit einheitliche Methode für die Beurteilung des Umgebungslärms für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Flug sowie der Industrie
dB	Dezibel
dB[A]	Dezibel (mit A-Filter bewerteter Schalldruckpegel)
DStrO	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahnbundesamt
FFH	Europäische Schutzgebiete, die nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ausgewiesen wurden
GIS	Geoinformationssystem
GMBI	Gemeinsames Ministerialblatt
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Freistaat Sachsen
L <sub>DEN</sub>	Lärmindex – Mittelungspegel Day, Evening, Night
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Freistaat Sachsen
L <sub>Night</sub>	Lärmindex – Mittelungspegel Night
LR-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet

NSG	Naturschutzgebiet
OD	Ortsdurchfahrt
OPA	Offenporiger Asphalt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P&R	Park and Ride
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
S	Staatsstraße
SMA-LA	Lärmarmes Splittmastixasphalt
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPA	Special Protection Area – Europäisches Vogelschutzgebiet
SPNV	Öffentlicher Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Straßenverkehrszählung
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VkBI	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes von 1997

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Verfahrensweise

Entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie werden im Rahmen eines mehrstufigen Verfahrens zunächst verkehrsaufkommensbezogene Umgebungslärmpegel sowie die resultierenden Auswirkungen auf die Einwohnerinnen und Einwohner ermittelt. Die Berechnung der Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr und die Erstellung strategischer Lärmkarten erfolgen in der aktuellen vierten Runde erneut zentral durch das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG).

Die Lärmkartierung von 2022 wurde erstmals unter Anwendung der neuen, im Rahmen von CNOSSOS europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren durchgeführt.

Aufgrund des überarbeiteten Berechnungsverfahrens mit veränderten Klassengrenzen und modifizierter statistischer Methodik zur Ermittlung der Betroffenenheiten sind die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung von 2022 nicht mehr direkt mit den Ergebnissen früherer Kartierungsstufen vergleichbar. Die modifizierten Berechnungsverfahren führen insbesondere bei freier Schallausbreitung zu höheren Lärmpegeln im Einwirkungsbereich von Verkehrswegen.

Die Pflicht zur Lärmkartierung besteht für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr sowie für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Nach Abschluss der Lärmkartierung sind Lärmaktionspläne für das Gemeindegebiet aufzustellen.

Durch eine vorherige Analyse der Lärmkartierung werden Bereiche mit Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsrelevanz für 24-Stunden-Pegel und Nachtpegel identifiziert, um wesentliche Lärmbetroffenheiten zu ermitteln. Anhand der Auswertungsergebnisse bezüglich der örtlichen Situation werden Ziele formuliert und räumliche Schwerpunkte zur Geräuschminderung festgelegt.

Der anschließend zu erstellende Lärmaktionsplan soll neben den formalen Angaben im Wesentlichen folgende Information bzw. Festlegungen enthalten:

- eine Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse der Lärmkartierung,
- die Bewertung der Betroffenenanzahl,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörung,
- bereits umgesetzte oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- einen Maßnahmenkatalog mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Lärminderung und dem Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre,
- langfristige Strategien zur Lärminderung,
- Schätzwerte zur Reduzierung der Anzahl der betroffenen Personen.

Ein besonderer Fokus wird auf der Information und der Beteiligung der Öffentlichkeit liegen. Die frühzeitige Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, externer Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange ist von hoher Bedeutung.

Das zentrale Element der Lärmaktionsplanung ist der Maßnahmenkatalog, welcher planerische, bauliche, verkehrsorganisatorische und verkehrstechnische Maßnahmen umfasst. Die Entwicklung dieses Katalogs erfolgt in mehreren Teilschritten: Zusammenstellung möglicher Minderungsmaßnahmen, Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen und anschließende Priorisierung. Die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt anhand der Kriterien Realisierbarkeit, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Fördermöglichkeiten.

## 1.2 Veranlassung und Zielstellung

Die Große Kreisstadt Oschatz, Teil des Landkreises Nordsachsens, beheimatet 14.126 Einwohner (Stand 31.08.2023) auf einer Fläche von 55,4 km<sup>2</sup> [1]. Raumstrukturell ist die Stadt als Mittelzentrum eingestuft und liegt an der überregionalen Achse Leipzig – Riesa – Dresden und gehört zur Raumkategorie „Ländlicher Raum“.

Das Hauptstraßennetz in Oschatz wird von der Bundesstraße B 6, den Staatsstraßen S 28, S 30, S 31 und S 38 sowie von acht Kreisstraßen geprägt. Die B 6 durchquert die Innenstadt in Ost-West-Richtung und im Norden des Stadtgebietes verläuft die Eisenbahnstrecke der im 1-Stunden-Takt verkehrenden Regionalexpress-Linie RE 50 nach Leipzig und Dresden sowie der S-Bahn-Linie S 2 nach Leipzig / Halle. Von dieser Fernbahnstrecke im Bahnhof Oschatz abzweigend verläuft die Kleinbahnstrecke Oschatz – Mügeln (– Glossen) durch das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung. Die zentralen Knotenpunkte des ÖPNV bilden der Hauptbahnhof sowie der Busbahnhof im Stadtzentrum, an dem sich sowohl die Stadtbuslinien als auch die Regionalverkehrslinien bündeln. [2]

Die Verpflichtung zur Lärmkartierung in der Runde 4 ergab sich aus dem Verkehrsaufkommen der Bundesstraße B 6. Aufgrund der für die B 6 im Oschatzer Stadtgebiet zugrunde gelegten Verkehrsstärken wurden die folgenden Straßenabschnitte in die Lärmkartierung einbezogen:

- Leipziger Straße
- Promenade
- Brückenstraße
- Dresdner Straße.

Anhand der in der Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrsaufkommen (siehe Anlage 3.1) ist ersichtlich, dass an den genannten Straßenabschnitten die gemessenen Verkehrsstärken<sup>1</sup> den Prüfwert von 3 Mio. Kfz pro Jahr bzw. 8.200 Kfz pro Tag (DTV<sup>2</sup>) z. T. deutlich überschreiten.

---

<sup>1</sup> Verkehrserhebungen: SVZ 2019 Freistaat Sachsen

<sup>2</sup> DTV - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz pro 24 Stunden

Die höchste Verkehrsstärke mit ca. 13.783 Kfz/Tag wurde für die innerhalb des Stadtgebietes verlaufende Dresdner Straße bis zum Abzweig Nossener Straße ermittelt. Die im Nordwesten des Stadtgebietes verlaufende Leipziger Straße weist mit ca. 9.950 Kfz/Tag eine ähnlich hohe Verkehrsstärke wie die außerhalb des Stadtkerns führende Dresdner Straße auf (Abzweig Nossener Straße).

Aufgrund der zentralen Lage und der hohen Verkehrsmenge gehen von der Promenade und der innerhalb des Stadtkerns verlaufenden Dresdner Straße erhebliche Lärmimmissionen an Wohngebäuden entlang dieses Straßenzuges aus (siehe Abbildung 1, Anlage 3.1).

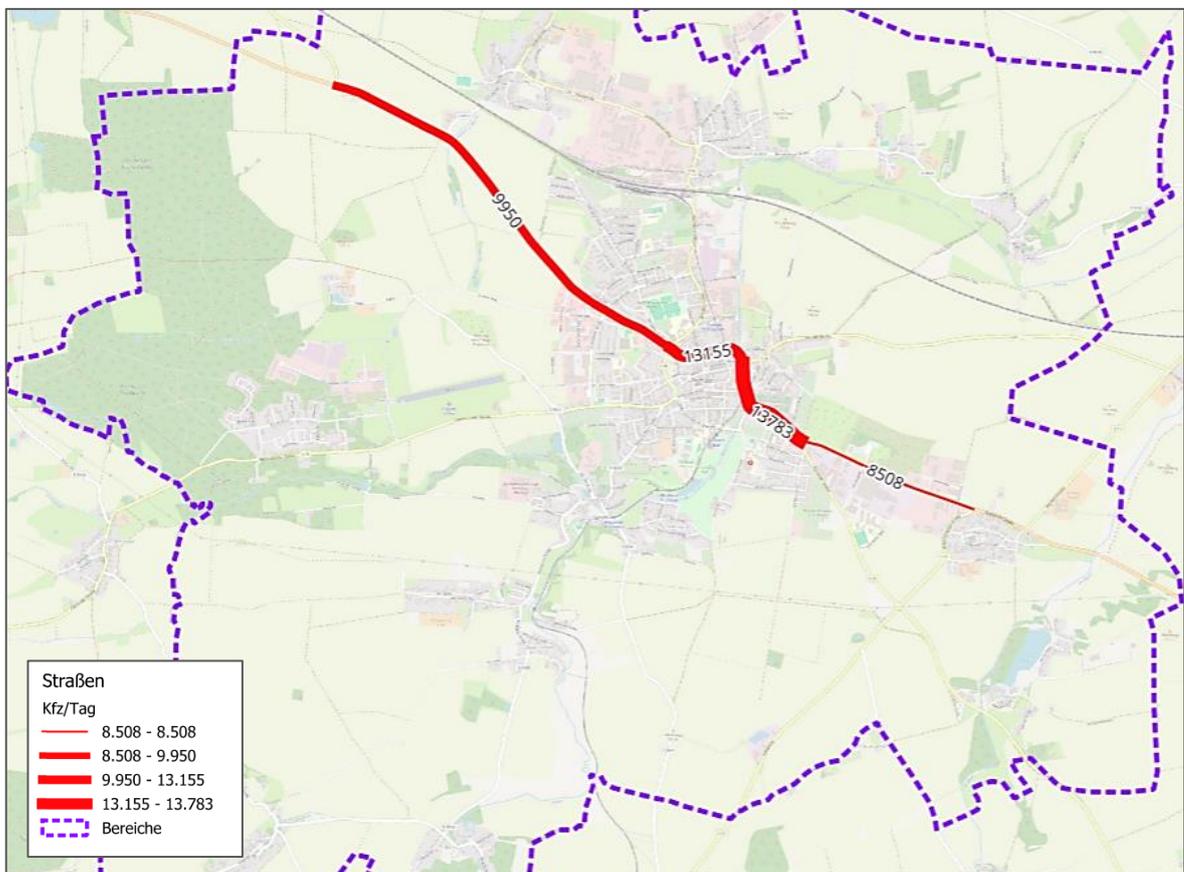


Abbildung 1: Verkehrsstärke Kfz pro Tag (DTV<sup>3</sup>)

Der Verkehrslärm der kartierten Bundesstraße B 6 beeinträchtigt im Innenstadtbereich vorwiegend gemischte Bauflächen und Mischgebiete, vereinzelt auch Wohnbauflächen. Darüber hinaus sind im übrigen Stadtgebiet vorrangig landwirtschaftliche Flächen aber auch Dorfgebiete sowie gewerbliche Bauflächen und Gewerbegebiete betroffen. Des Weiteren hat sich im Osten der Stadt Oschatz, d. h. südlich der B 6, ein Gewerbegebiet entwickelt.

<sup>3</sup> DTV - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz pro 24 Stunden

Das Gewerbegebiet wird im Wesentlichen von dem Logistikzentrum der Telekom AG genutzt, welcher zugleich den größten Arbeitgeber der Stadt Oschatz repräsentiert [2].

Die Eisenbahnstrecke Leipzig – Dresden weist eine äußerst hohe Zugdichte auf, die Reisezüge des Fern- und Regionalverkehrs sowie einen umfangreichen Schienengüterverkehr umfasst. Dies überschreitet deutlich die Auslöseschwelle von 30.000 Zügen pro Jahr, die eine Lärmkartierung erforderlich macht.

Die Eisenbahntrasse durchzieht das nördliche Stadtgebiet und tangiert hauptsächlich gewerbliche Bauflächen sowie Grundflächen und land- sowie forstwirtschaftliche Gebiete. Entlang der Eisenbahntrasse werden allerdings auch einige Siedlungsbereiche, darunter Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen, direkt berührt und sind somit erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt.

Die primäre Zielsetzung der Lärmaktionsplanung besteht darin, Umgebungslärm zu vermeiden oder zu reduzieren, um potenziell gesundheitsschädliche Auswirkungen zu verhindern. Durch nachhaltige Lärminderung soll die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner gewährleistet oder verbessert werden und das Wohnumfeld soll so gestaltet werden, dass die Stadt als attraktiver Wohn- und Investitionsstandort aufgewertet wird. Es ist außerdem wichtig, Flächen mit einer hohen Ruheerwartung als ruhige Gebiete zu definieren, zu erhalten und vor zunehmendem Lärm zu schützen.

Der Lärmaktionsplan strebt auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben der EG- Umgebungsrichtlinie eine umfassende Betrachtung der Lärmsituation im Bereich der Hauptlärmquellen an. Diese Planung sollte nicht nur als Verpflichtung, sondern auch als Möglichkeit betrachtet werden, die langfristige und nachhaltige Lösung von Lärmproblemen anzugehen.

Es bietet sich zudem die Chance, integrative Ansätze zu verfolgen, die nicht nur die Lärmbelastung, sondern auch die Luftqualität und Verkehrssicherheit verbessern, was wiederum positive Synergieeffekte für die Wohn- und Lebensqualität schaffen kann.

### **1.3 Aktionsrahmen**

Planungsgegenstand sind die gemäß den Kriterien der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Lärmkartierung 2022 festgelegten Straßenabschnitte der Bundesstraße B 6 und deren Einwirkungsbereiche. Gemäß Abstimmung mit der Stadt Oschatz sind ausschließlich die kartierten Straßenabschnitte zu bewerten. Zusätzlich sind die ruhigen Gebiete auf dem Territorium der Stadt Oschatz einzubeziehen.

Die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung für die innerhalb der Stadt verlaufenden Eisenbahnstrecken liegen in der Verantwortung des Eisenbahnbundesamtes.

Weitere, nicht kartierte Lärmquellen wie beispielsweise Fluglärm, Industrielärm oder Freizeitlärm werden aufgrund geringer Relevanz in der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt.

Eigenständige Erhebungen zur Verkehrsstärke, Messungen der Lärmbelastung und zusätzliche Lärmberechnungen für weitere Lärmquellen, die über die aktuellen Lärmkartierungen hinausgehen, waren nicht vorgesehen.

Zur Gewährleistung der Information der Bürgerinnen und Bürger sowie der Möglichkeit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit umfasst das vorgesehene Beteiligungsverfahren spezifische Veröffentlichungen sowie öffentliche Rats- bzw. Ausschusssitzungen. Darüber hinaus wird der Planentwurf öffentlich ausgelegt und es besteht die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung werden im fachlichen Abwägungsprozess angemessen berücksichtigt. Die Erarbeitung des Planentwurfs erfolgt unter Einbeziehung externer Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Die Lärmaktionsplanung ist ein fortlaufender Prozess, der darauf abzielt, Lärm nachhaltig zu reduzieren. Kurzfristige Ziele und Maßnahmen haben einen Zeitrahmen von etwa zwei Jahren, während mittelfristige Ziele auf einen Zeitraum von etwa 5 Jahren ausgelegt sind. Langfristige Ziele und Maßnahmen, die oft umfassende städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen einschließen, gehen über den Zeitraum der vierten Runde der Lärmaktionsplanung (2023 bis 2028) hinaus.

## **1.4 Gesetzliche Grundlagen und Vorgaben**

### **1.4.1 EU-Umgebungslärmrichtlinie**

Mit Inkrafttreten der Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) im Jahr 2002 hat das Europäische Parlament einen neuen politischen Kurs zur weiteren Reduzierung von Geräuschimmissionen beschritten. Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Ermitteln der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
2. Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
3. Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern sowie die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.

## 1.4.2 Umsetzung in deutsches Recht

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde mit der Änderung des § 47 a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht überführt. Dies betrifft Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten sowie Lärmaktionspläne. Auf der Grundlage des geänderten BImSchG wurde am 15. März 2006 die 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) veröffentlicht, welche die Anforderungen an die Datenermittlung und Lärmkarten konkretisiert.

Zur Ermittlung der Lärmbelastung und Betroffenheiten kommen in der aktuellen vierten Runde erstmals europaweit einheitliche Verfahren zur Anwendung. Für die durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbelastungen gelten:

BUB – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe),

BEB – Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm.

Die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz erstellte „Hinweise zur Lärmkartierung“ [8]. Diese Hinweise sollen die Rechtsvorschriften inhaltlich erläutern und – sofern nach den geltenden Rechtsvorschriften Interpretations- oder Ermessensspielräume für den Vollzug bestehen – eine einheitliche Auslegung und Durchführung der § 47a-f BImSchG und der 34. BImSchV durch die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden gewährleisten. Außerdem enthält die Informationsbroschüre des Landesamtes für Umwelt und Geologie Freistaat Sachsen [4] Hinweise für Städte und Gemeinden zur Aufstellung der Lärmaktionspläne.

In der aktuellen vierten Runde sind Lärmaktionspläne entweder neu zu erstellen oder die vorhandenen Lärmaktionspläne der dritten Runde zu überprüfen und fortzuschreiben, insbesondere, wenn weiterhin Überschreitungen der empfohlenen Prüfwerte festgestellt wurden. Dies gilt für alle Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie für Orte in der Umgebung von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr bzw. 8.200 Kfz pro Tag.

Auf Basis der erstellten Rasterlärmkarten sollen Lärmaktionspläne erarbeitet werden, um „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen – einschließlich der Lärminderung – zu regeln“. Gemäß § 47 d Abs. 2 BImSchG müssen die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG zu übermittelnden Daten enthalten. Ein weiteres Ziel dieser Pläne ist es, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Verkehrslärms zu schützen.

Gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Entwürfen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, sich an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind

zu berücksichtigen. Dies setzt mindestens eine sachgerechte Abwägung der eingegangenen Eingaben voraus. Zudem sind Lärmkarten und Lärmaktionspläne mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.

### **1.4.3 Bindungswirkung**

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein informelles Instrument, das der kommunalen Selbstbindung dienen soll. Obwohl er keine eigenständige rechtliche Grundlage für die Umsetzung der darin festgeschriebenen Maßnahmen darstellt, ist er bei Abwägungsprozessen relevant. Die zuständigen Behörden, Gemeinden und Träger der öffentlichen Verwaltung haben planungsrechtliche Festlegungen des Lärmaktionsplanes bei ihren Fachplanungen einzubeziehen und, so weit wie möglich, zu berücksichtigen. Dies trifft insbesondere auf die verkehrliche Investitionsplanung zu.

Um die in der Zuständigkeit der Stadt liegenden Maßnahmen umzusetzen, müssen die finanziellen Rahmenbedingungen geschaffen und die erforderlichen Eigenmittel im Haushalt bereitgestellt werden. Es ist ebenfalls wichtig, die verfügbaren Fördermittel zu akquirieren.

### **1.4.4 Zuständige Behörde**

Die Verpflichtungen zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung resultieren aus den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Für die Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen in Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von weniger als 80.000 hat der Freistaat Sachsen die Zuständigkeit für die Lärmkartierung auf das LfULG verlagert.

Im Rahmen der Lärmkartierung 2022 war zum 30. Juni 2022 eine Neuberechnung aller Lärmkarten erforderlich, da gemäß 34. BImSchV seit dem 31. Dezember 2021 neue Berechnungsverfahren anzuwenden sind.

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden. Die zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan Runde 4 der Stadt Oschatz ist das Bauamt Oschatz:

Name der Gemeinde: Stadt Oschatz  
Gemeindekennziffer: 14730230  
Ansprechpartner: Steffen Wahle  
Adresse: Neumarkt 1, 04758 Oschatz  
E-Mail: [planung@oschatz.org](mailto:planung@oschatz.org)  
Internetadresse: [www.oschatz.org](http://www.oschatz.org)

Die im Stadtgebiet verlaufenden Eisenbahnstrecken sind nicht Gegenstand kommunaler Lärmaktionsplanung. Mit dem 11. Gesetz zur Änderung des BImSchG vom 06.07.2013 wurde die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ab dem 01.01.2015 auf das Eisenbahnbundesamt übertragen.

### 1.4.5 Geltende Grenz-, Richt- und Orientierungswerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie legt keine konkreten Grenzwerte fest. Nationale Grenz- und Richtwerte für Neubau- und Umbaumaßnahmen von Infrastrukturprojekten können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden, beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren (wie zum Beispiel der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen RLS-19 [7]) als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes  $L_{DEN}$  (Mittelungspegel über Tag, Abend, Nacht [24 Stunden] mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB Zuschlag für die Nacht) und  $L_{Night}$  (Mittelungspegel für die Nacht [von 22.00 bis 6.00 Uhr]). Die Werte sind somit nicht direkt vergleichbar. Zudem leitet sich daraus kein Rechtsanspruch für Anwohner an bestehenden Hauptverkehrsstraßen ab.

	Grenzwerte für die <b>Lärmvorsorge</b> beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen- und Schienenwegen <sup>4</sup>		Auslösewerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes <sup>5, 6</sup>		Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtl. Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen <sup>7</sup>	
	Tag dB, $L_{DEN}$	Nacht dB $L_{Night}$	Tag dB, $L_{DEN}$	Nacht dB, $L_{Night}$	Tag dB, $L_{DEN}$	Nacht dB, $L_{Night}$
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime	57	47	64	54	70	60
Reine Wohngebiete	59	49	64	54	70	60
Allgemeine Wohngebiete	59	49	64	54	70	60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54	66	56	72	62
Gewerbegebiete	69	59	72	62	75	65

Tabelle 1: Übersicht über Immissionsgrenz-, -auslöse- und -richtwerte [4]

Im Jahr 2010 wurden mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes für das Jahr 2010 die Grenzwerte, die die Umsetzung von Maßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen ermöglichen, um jeweils 3 dB gesenkt.

<sup>4</sup> Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.90, BGBl. I S. 1036

<sup>5</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VlärmschR 97), VkBli. 1997 S. 434; 2006 S. 665, geändert durch Rundschreiben des BMVBS zur Änderung der Ziffer 37.1 Auslösewerte vom 25.06.2010

<sup>6</sup> Die Immissionsauslösewerte des Bundes für seine Straßen gelten seit 2011 auch für Staatsstraßen in der Baulast des Freistaates Sachsen und seit 2016 für Schienenwege des Bundes

<sup>7</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), VkBli. 2007 S.767

Eine nochmalige Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung um weitere 3 dB erfolgte durch das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2020.

Der Freistaat Sachsen hat diese Regelungen ebenfalls für seine Staatsstraßen übernommen.

Die Bewohnerinnen und Bewohner, die von den hohen Lärmpegeln der Hauptverkehrsstraßen betroffen sind, erleben Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität und setzen sich möglicherweise gesundheitlichen Risiken aus.

Eine dauerhafte Belastung oberhalb von 55 dB in der Nacht bzw. 65 dB am Tag ist mit einem signifikant erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bzw. Bluthochdruck verbunden. Weitere gesundheitliche Auswirkungen umfassen Kommunikationsstörungen, Schlafprobleme und Stressreaktionen.

In Tabelle 2 sind den verschiedenen Schallpegelbereichen qualitative Bewertungsmaßstäbe für die gesundheitliche Belastung zugeordnet.

Schallpegelbereich	Bewertung
> 70 dB $L_{DEN}$ > 60 dB $L_{Night}$	Sehr hohe Belastung (erhöhtes Risiko einer Gesundheitsgefährdung)
> 65 - 70 dB $L_{DEN}$ > 55 - 60 dB $L_{Night}$	Hohe Belastung (Grenze zur Gesundheitsrelevanz)
> 55 - 65 dB $L_{DEN}$ > 45 - 55 dB $L_{Night}$	Mittlere Belastung (erhebliche Belästigung)
$\leq$ 55 dB $L_{DEN}$ $\leq$ 45 dB $L_{Night}$	Geringe Belastung (Belästigung)

Tabelle 2: Orientierungshilfe für die Bewertung der Lärmbelastung [4]

In den Hinweisen für die Lärmaktionsplanung des LfULG [4] werden als Prüfwerte für die Auslösung von Lärmschutzaktivitäten die Grenzwerte zur Gesundheitsrelevanz in Höhe von 65 dB  $L_{DEN}$  bzw. 55 dB  $L_{Night}$  empfohlen.

## 2 BESTANDS- UND KONFLIKTANALYSE

### 2.1 Ergebnisse der Lärmkartierung des LfULG

#### 2.1.1 Systematik

Grundlage für die Berechnung der Schallemissionen und -immissionen bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. die 34. BImSchV. Die Schallemissionen des Straßenverkehrs werden generell rechnerisch ermittelt (nicht gemessen!). Sie werden anhand der Verkehrsstärke, des Lkw-Anteils, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Beschaffenheit der Straßenoberfläche, der Straßenbreite und der Straßenlängsneigung berechnet.

Mit der 4. Runde der Lärmaktionsplanung sind die Berechnungsmethoden gegenüber den vorangegangenen Runden angepasst worden. Zur besseren Vergleichbarkeit mit den Daten anderer EU-Mitgliedsstaaten wurde die anzuwendende Schallberechnungsmethode durch die harmonisierte Berechnungsmethode CNOSSOS vereinheitlicht und grundlegend modernisiert.

Für den Lärmindex der Lärmbelastung über 24 Stunden  $L_{DEN}$  (Tag-Abend-Nacht-Pegel) erfolgte die Berechnung der Emissionspegel jetzt erstmalig nach dem Verfahren BUB (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen - Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (vorher VBUS). Der Pegelwert  $L_{DEN}$  setzt sich nach wie vor aus

$L_{Day}$  - Mittelungspegel für den Tag von 6:00 bis 18:00 Uhr,

$L_{Evening}$  - Mittelungspegel für den Abend von 18:00 bis 22:00 Uhr und

$L_{Night}$  - Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 bis 6:00 Uhr

unter besonderer Gewichtung des Abend- und Nachtzeitraums zusammen.

Geändert haben sich u. a. die zugrunde gelegten Geräuschemissionen für einzelne Fahrzeugklassen und Fahrbahnoberflächen, die Zuschläge für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage und Kreisverkehr sowie die Minderungspegel von Lärmschutzwänden.

Damit sind die aktuellen Berechnungsergebnisse nicht mehr mit denen vorangegangener Lärmkartierungen (Runden 1 bis 3) vergleichbar.

#### 2.1.2 Immissionen

Als Maß für die Lärmbelastung der Einwohner im Einflussbereich einer Lärmquelle sind die Immissionspegel zu betrachten. Das Ausmaß der Belastung reicht dabei von geringen Belastungen (mit Pegelwerten  $L_{DEN}<55$  dB,  $L_{Night}<45$  dB), die als Belästigungen empfunden

werden, über hohe Belastungen (mit  $L_{DEN}>65$  dB,  $L_{Night}>55$  dB), die eine Grenze zur Gesundheitsrelevanz darstellen bis zu sehr hohen Belastungen (mit  $L_{DEN}>70$  dB,  $L_{Night}>60$  dB), bei denen vor allem ein erhöhtes Risiko für das Auftreten von Herz-Kreislauf-Erkrankungen (Bluthochdruck etc.) besteht.

Die Lärmkartierung 2022 erfolgte erstmals auf Basis der neuen, im Rahmen von CNOSSOS europaweit harmonisierten, Berechnungsverfahren. Die veränderten Berechnungsmethoden führen insbesondere bei freier Schallausbreitung zu tendenziell höheren Lärmbelastungen im Einwirkungsbereich von Verkehrswegen.

Die Ermittlung der Schallemissions- und Schallimmissionspegel wurden nach der neuen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen - Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe (BUB) durchgeführt. Für die Schallausbreitungsrechnung wurde ein Rechenmodell auf der Grundlage eines digitalen Höhenmodells sowie einer Straßen- und einer Gebäudedatei erstellt. Die Höhe der Immissionsorte bzw. der definierten Fassadenpunkte an den Gebäuden beträgt 4 m und der Rasterabstand der Immissionspunkte beträgt 10 m.

Die Berechnung der Lärmbetroffenheit, d. h. die Anzahl lärmbelasteter Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie die Größe der lärmbelasteten Flächen wurde nach der neuen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) in einem separaten Rechengang durchgeführt. Bisher wurden die in einem bewohnten Gebäude befindlichen Einwohner rings um das Gebäude gleichverteilt, d. h. sowohl auf laute als auch auf leise Fassaden. Nach der neuen Vorschrift erfolgt die Zuordnung aller Hausbewohner auf die lauteste Hälfte der Empfangspunkte rings um das Gebäude.

Aufgrund der geänderten Berechnungsverfahren für die Schallausbreitungsrechnung und der geänderten statistischen Methodik zur Ermittlung der Belastetenzahlen sind die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 nicht mehr mit den Ergebnissen früherer Kartierungsstufen vergleichbar. Die veränderten Berechnungsmethoden und insbesondere das geänderte Verfahren zur Belastetenermittlung führen zu deutlich höheren Lärmbelastungen im Einwirkungsbereich von Straßen.

Die Rasterlärmkarten mit der Darstellung der von den kartierten Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Oschatz verursachten und nach Pegelklassen differenzierten Lärmimmissionen für den Gesamttag ( $L_{DEN}$ ) und den Nachtzeitraum ( $L_{Night}$ ) in Form von Isophonen sind in den Anlagen 1.1 und 1.2 dargestellt. Auszugsweise zeigt die folgende Abbildung 2 die Isophonen für den Gesamttag  $L_{DEN}$ .

Hohe Immissionspegel sind an allen kartierten innerstädtischen Straßenabschnitten der Bundesstraße B 6 festzustellen. Tagsüber bestehen Lärmbelastungen entlang der B 6 im Abschnitt zwischen Friedensstraße und Nossener Straße bis zu 75 dB. Nachts erreichen

die Lärmbelastungen in diesem Abschnitt bis zu 65 dB. Im Abschnitt zwischen Lutherstraße und Steinweg treten nachts an mehreren Gebäuden Lärmbelastungen über 65 dB auf.

Die hohen Immissionspegel sind insbesondere auch Folge der teilweise sehr engen Straßenquerschnitte, die wiederum wenig Spielraum für Änderungen bzw. Maßnahmenansätze zulassen.

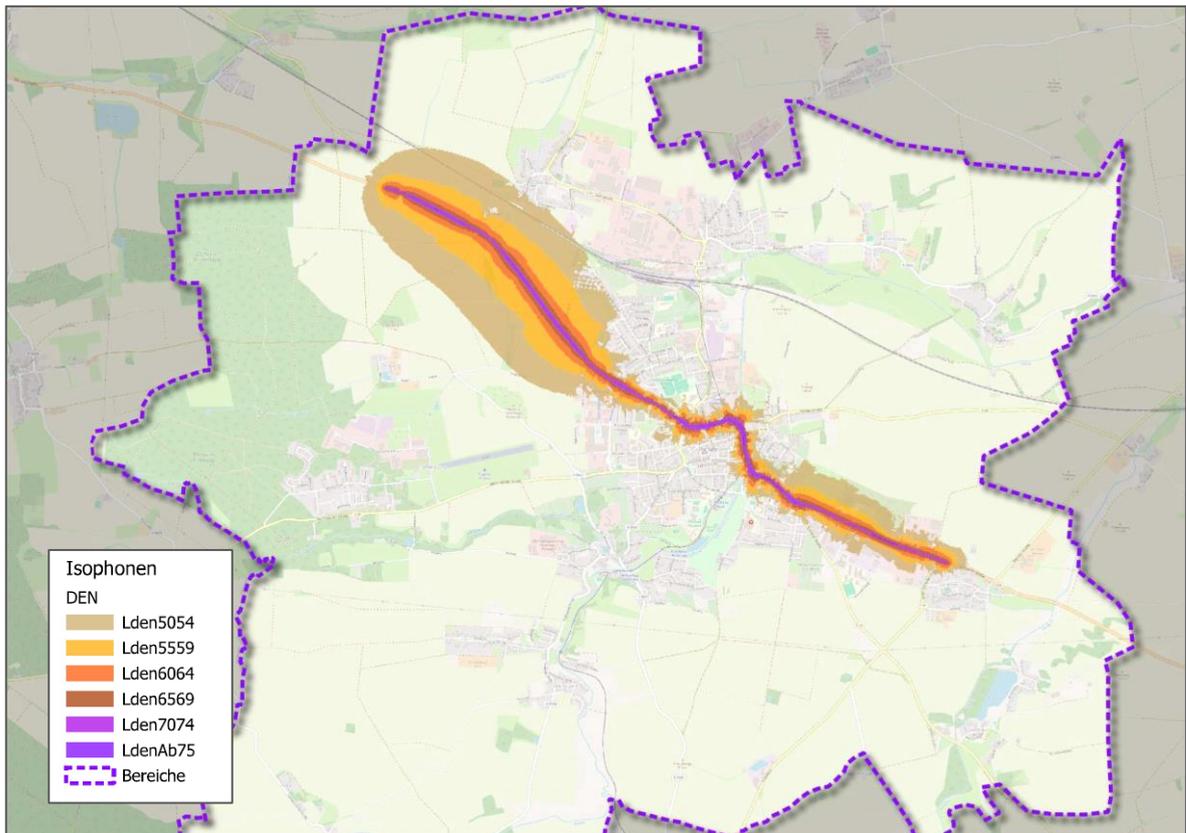


Abbildung 2: Rasterlärnkarte  $L_{DEN}$

Hinsichtlich betroffener Wohngebäude sind insbesondere die innerstädtischen Straßenabschnitte der Leipziger Straße und der Promenade relevant. Hier sind hohe bis sehr hohe Immissionspegel festzustellen.

Über den Gesamttag betrachtet treten Verkehrslärmbelastungen über  $L_{DEN}=70$  dB auf allen kartierten Straßenabschnitten entlang der B 6 auf. Sehr hohe Verkehrslärmbelastungen von über  $L_{DEN}=75$  dB treten insbesondere im Innenstadtbereich entlang der Leipziger Straße, der Promenade sowie der Brückenstraße und Dresdner Straße auf.

In den Nachtstunden sind an diesen Straßenabschnitten ebenfalls die höchsten Lärmimmissionen mit Pegelwerten über  $L_{Night}=60$  dB zu verzeichnen. Des Weiteren können an diesen Straßenabschnitten sogar stellenweise Verkehrslärmbelastungen im Nachtzeitraum von über 70 dB auftreten.

In den Anlagen 2.1 und 2.2 sind die Immissionspegel für sämtliche, vom Verkehr der kartierten Straßenabschnitte betroffenen Wohngebäude der Stadt Oschatz entsprechend den Pegelklassen farblich dargestellt. Die folgende Abbildung 3 zeigt die betroffenen Wohngebäude in verschiedenen Pegelklassen für den durchschnittlichen Gesamttag  $L_{DEN}$ .

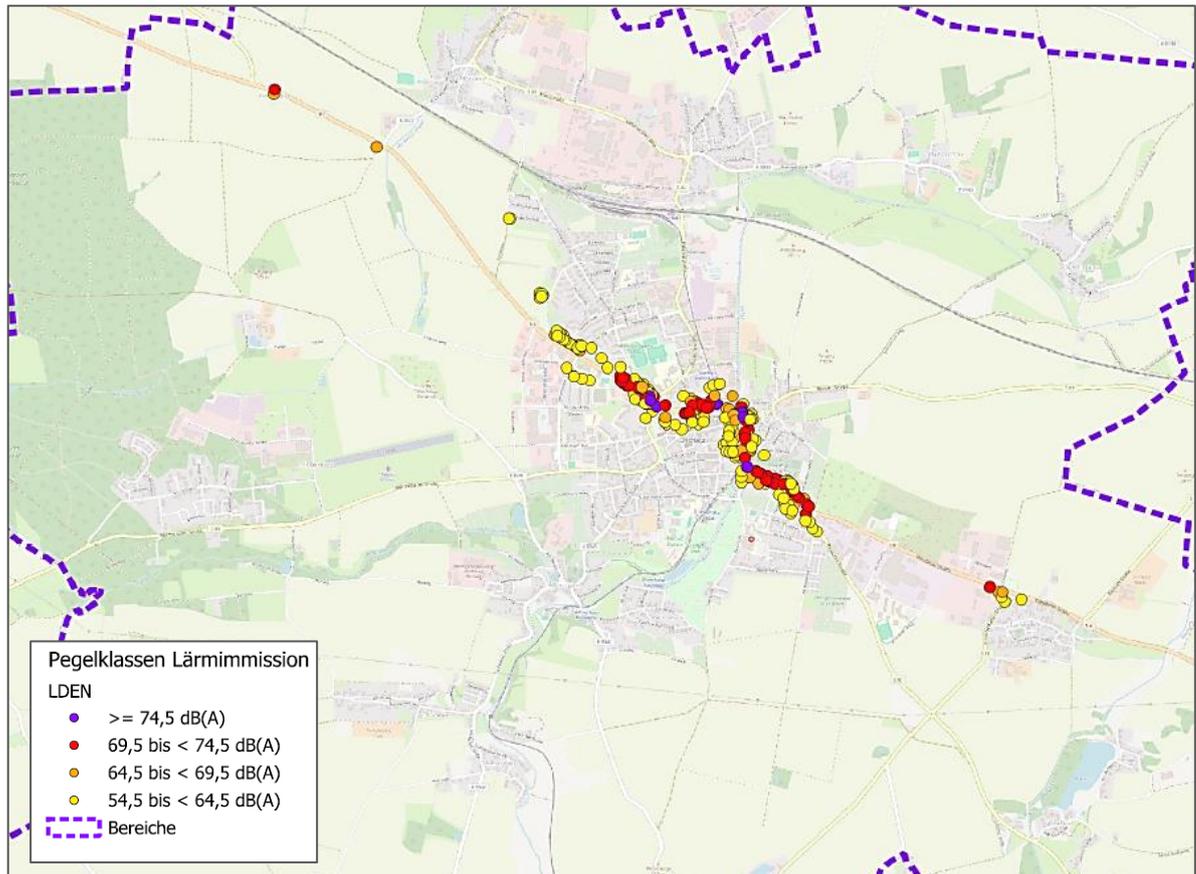


Abbildung 3: Betroffene Wohngebäude  $L_{DEN}$

Die Anlagen 2.1 und 2.2 veranschaulichen die Immissionspegel  $L_{DEN}$  bzw.  $L_{Night}$  für das gesamte Oschatzer Stadtgebiet. Die Anlagen 2.1.1 und 2.2.1 hingegen enthalten Detaildarstellungen des Innenstadtbereichs der Immissionspegel  $L_{DEN}$  als auch  $L_{Night}$ .

### 2.1.3 Prüfung der Kartierungsgrundlagen

Die im Rahmen der Lärmkartierung verwendeten und anschließend vom LfULG bereitgestellten GIS-Daten wurden hinsichtlich der zugrunde gelegten Modellparameter analysiert und auf Übereinstimmung mit der Örtlichkeit geprüft.

### Verkehrsmengen

Das für die Berechnungen der Schallausbreitung verwendete Verkehrsaufkommen in Kfz pro Tag (DTV) ist in der folgenden Tabelle 3 sowie in Anlage 3.1 für die kartierten Straßenabschnitte grafisch dargestellt (vgl. auch Abbildung 1).

Die Bundesstraße B 6 fungiert als Hauptverkehrsstraße für den Durchgangsverkehr zwischen Leipzig, Wurzen, Oschatz, Riesa und Dresden. Im Stadtgebiet von Oschatz konzentrieren sich die Hauptverkehrsmengen auf der B 6. Der höchste Verkehrsdurchfluss auf der B 6, mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von etwa 13.800 Kfz pro Tag, ist gemäß Lärmkartierung im Abschnitt zwischen Nossener Straße und Steinweg zu verzeichnen. Ebenfalls weist der Abschnitt zwischen Steinweg und Bahnhofstraße hohe Verkehrsstärken von ca. 13.200 Kfz pro Tag auf. Die übrigen Abschnitte der B 6, Leipziger Straße (Bahnhofstraße bis Stadtgrenze) und Dresdner Straße (Nossener Straße bis Stadtgrenze), verzeichnen niedrigere Verkehrsstärken im Bereich von 8.500 bis 10.000 Kfz pro Tag.

Straßenabschnitt	Verkehrsstärke (DTV)
Leipziger Straße	9.950
Promenade	13.155
Dresdner Straße	13.783
Dresdner Straße	8.508

Tabelle 3: Verkehrsstärken DTV

Die Daten stammen aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr (LASuV). Die Datenquelle ist die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf das Bezugsjahr 2019 hochgerechnete Datenbasis der SVZ 2015, weil pandemiebedingt die SVZ 2020 verschoben wurde. Da keine Daten aus aktuelleren Verkehrszählungen vorliegen, ist diese Datengrundlage als akzeptabel anzusehen.

### Schwerverkehrsanteile

Neben der Verkehrsstärke hat auch der Schwerverkehrsanteil Einfluss auf die Lärmemission. Für die Lärmkartierung 2022 wurden die Lkw-Anteile ebenfalls aus den Daten der Hochrechnung 2019 entnommen und weisen auf den kartierten Straßenabschnitten im Stadtgebiet unterschiedliche Schwerverkehrsanteile auf.

In Tabelle 4 sind die entsprechenden Schwerverkehrsanteile für die kartierten Straßen in Oschatz dargestellt. Der höchste Schwerverkehrsanteil ist auf dem Abschnitt der B 6 Dresdner Straße (Nossener Straße bis Stadtgrenze) mit 10,9 % tagsüber. Auf den übrigen Abschnitten der B 6 liegt der Schwerverkehrsanteil zwischen 7,9 % und 9,7 % tagsüber.

Straßenabschnitt	Schwerverkehrsanteil
Leipziger Straße	7,9
Promenade / Brückenstraße	9,7
Dresdner Straße	8,9
Dresdner Straße (Nossener Straße bis Stadtgrenze)	10,9

Tabelle 4: Schwerverkehrsanteile

### Fahrgeschwindigkeit

Die in der Lärmkartierung 2022 verwendeten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die Fahrzeugklassen 1 (Pkw) und 2 (Lkw) entsprechen den derzeitigen verkehrsrechtlichen Anordnungen. Für die Bundesstraße B 6 wurden die laut BUB zulässigen 100 km/h für Fahrzeuge der Klasse 1 angesetzt. In Abbildung 4 sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die Fahrzeugklasse 1 dargestellt.

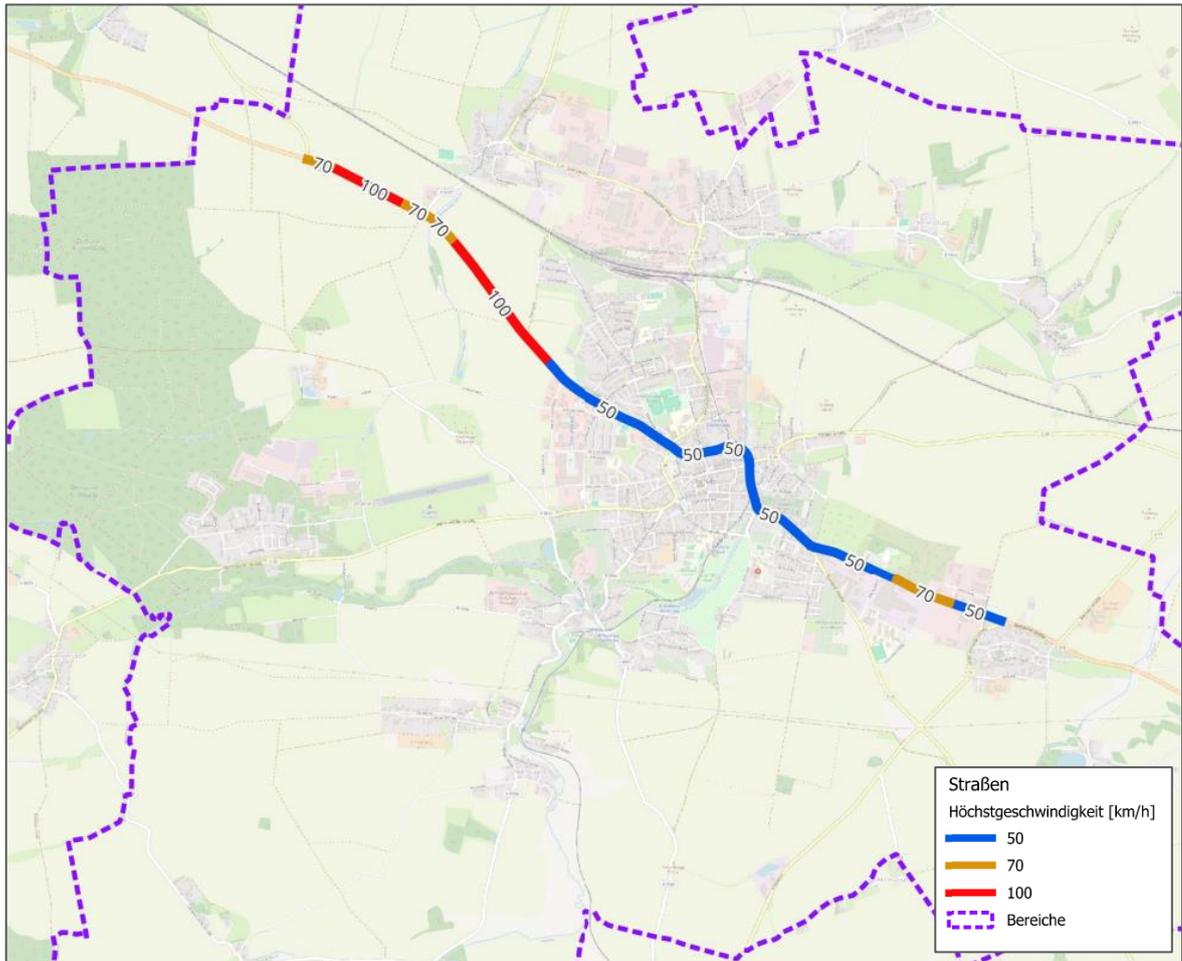


Abbildung 4: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

### Fahrbahnoberfläche

Die Art der Fahrbahnoberflächen hat einen maßgeblichen Einfluss auf die entstehenden Lärmemissionen. Dabei reicht die Spannweite vom Pflasterbelag bis zu offenporigen Asphaltdeckschichten. Für die auf den verschiedenen Bauarten des Fahrbahnbelages entstehenden Rollgeräusche werden unterschiedliche Koeffizienten angesetzt.

Auf der zu betrachtenden Bundesstraße B 6 sind ausschließlich bituminöse Fahrbahnbeläge in Form von Splittmastixasphalt mit unterschiedlicher Qualität vorzufinden. Pflasterbeläge in Ausführungen mit Beton- und Naturstein gibt es nur auf wenigen Hauptverkehrsstraßen.

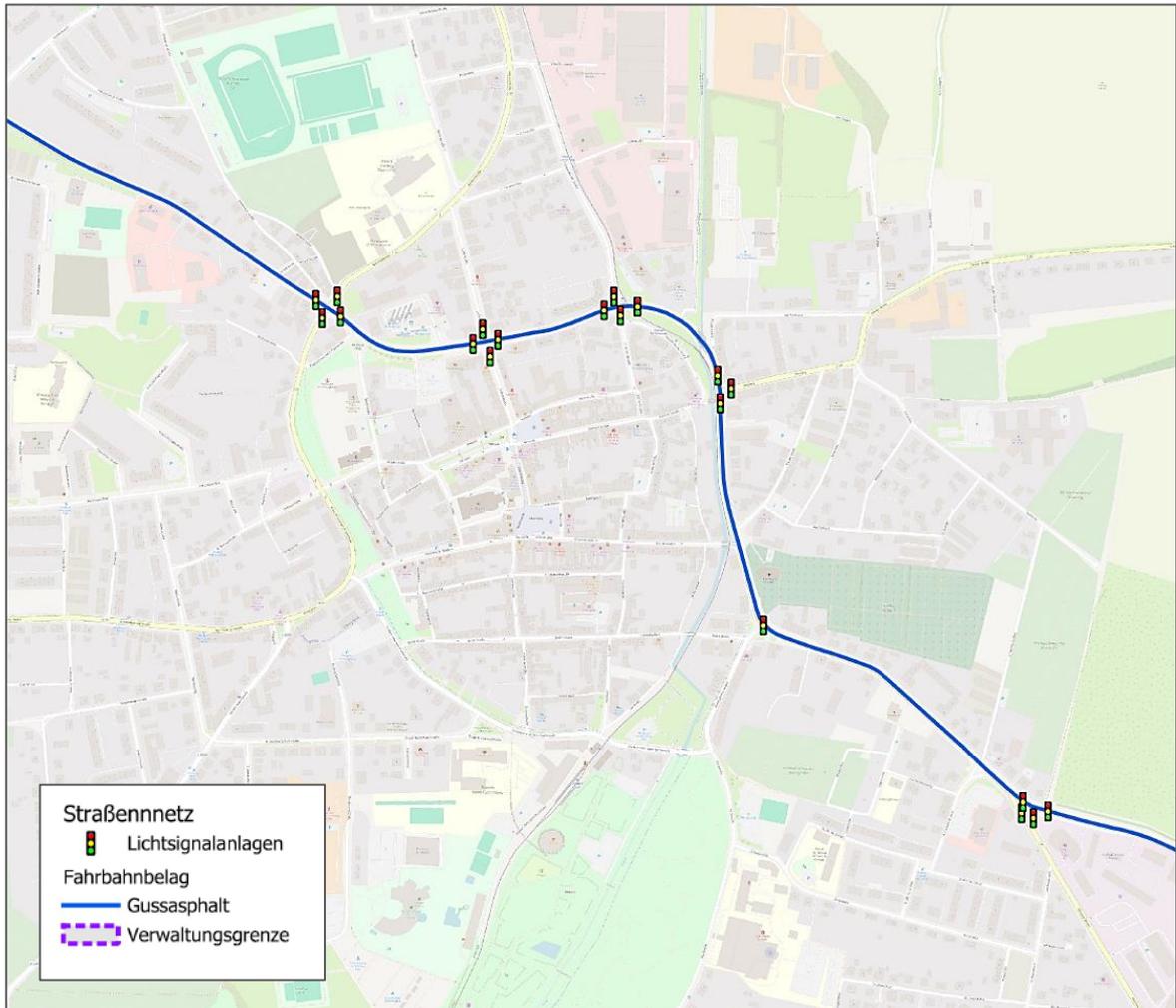


Abbildung 5: Fahrbahnbeläge und LSA-Steuerung

## Verkehrssteuerung

Die Lichtsignalanlagen entlang der Bundesstraße B 6 sind koordiniert geschaltet und werden kontinuierlich an den Ausbauzustand der Dresdner Straße angepasst.

Der Verkehrsablauf auf der B 6 zeichnet sich im Wesentlichen durch eine störungsfreie Bewältigung der Verkehrsmengen aus. Es treten keine regelmäßigen Rückstaus aufgrund von Leistungsfähigkeitsdefiziten auf.

## 2.2 Vorhandene Unterlagen

Die strategische Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen aus dem Jahr 2022 bildet die wesentliche Grundlage für die Umsetzung der Lärmaktionsplanung.

Mit den Ergebnissen der Kartierung werden u. a. die folgenden Inhalte und Daten bereitgestellt:

- Einwirkbereiche mit den zugrunde gelegten Eingangsdaten,
- georeferenzierte Ergebnisraster zur Darstellung der Immissionspegel,
- Gebäude mit Richtwertüberschreitung und gebäudebezogene Belastetenzahlen,
- Lärmkarten mit Isophonendarstellung der belasteten Bereiche und Gebäude,
- Zusammenstellung der Anzahl betroffener Einwohner, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen.

Die Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen in Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von weniger als 80.000 wird landeszentral vom LfULG durchgeführt. Mitwirkungspflichten für die Gemeinden bestehen bei der Bereitstellung zentral nicht verfügbarer Informationen und bei der abschließenden Plausibilitätskontrolle der Datenmodelle für die Lärmkartierung sowie bei der Abnahme der Kartierungsergebnisse.

Darüber hinaus sind folgende Planungen zu berücksichtigen:

- Flächennutzungsplan der Großen Kreisstadt Oschatz, 2. Änderung, 11.05.2011,
- Nahverkehrsplan Landkreis Nordsachsen, Stand: Dezember 2019,
- Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKO) / Stadtumbaukonzept, Stand, Februar 2012,
- INSEK der Stadt Oschatz, Stand 2018,
- Radverkehrskonzept vom 06.12.2001 / Entwurf 08/2023,
- Parkraumkonzept für die Innenstadt vom 18.09.2012,
- Rechtsgültige Bebauungspläne,
- Trassenfreihaltung für die geplante nordöstliche Ortsumgehung im Flächennutzungsplan.

## 2.3 Realisierte Maßnahmen

In den vergangenen fünf Jahren, d. h. im Zeitraum seit der dritten Runde der Lärmaktionsplanung im Jahr 2018, wurden mehrere der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen erfolgreich umgesetzt bzw. sind aktuell in Umsetzung befindlich:

Erfolgreich umgesetzte Maßnahmen

- Die Beseitigung von Aufwellungen der Fahrbahn vor Knotenpunkten (M1.2) erfolgt regelmäßig, insbesondere am Knotenpunkt B 6/ Venissieurstraße.

- Die Maßnahme M1.3 „Ersatz vorhandener Asphalt-Fahrbahnbeläge durch lärm-mindernde, für den Einsatz unter innerstädtischen Bedingungen geeignete und als Regelbauweise zulässige Fahrbahnbeläge“ konnte auf der Hubertusburger Straße im Jahr 2023 erfolgreich umgesetzt werden. Auch weiterhin erfolgt eine kontinuierliche Prüfung von Straßenabschnitten, inwiefern die vorhandenen Asphalt-Fahrbahnbeläge ersetzt werden können.
- Die Überprüfung und Umsetzung des Wegweisungskonzeptes von 2015 für den Kfz-Verkehr, insbesondere Ausschilderung der relevanten Parkieranlagen gemäß Maßnahmenvorschlag M2.1 ist bereits umgesetzt.
- Eine Konsequente Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Geschwindigkeitsbegrenzungen durch mobile Messeinrichtungen und Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit auf einem Display (M2.2) werden kontinuierlich und dauerhaft vom Landkreis verfolgt.
- In Bezug auf die Maßnahme M2.3 besteht ein ständiger Austausch hinsichtlich der regelmäßigen Prüfung und Bedarfsanpassung bzw. Optimierung der Steuerung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen (LSA), entlang der OD der B 6.
- Die M2.4 zur Schaltung von Nachtprogrammen an den Lichtsignalanlagen in den Nachtprogrammen kann als bereits umgesetzt verzeichnet werden.
- Die Maßnahme M3.1 wird bereits berücksichtigt. Insbesondere der Bebauungsplan der Leipziger Straße/ B 6 legt fest, dass im Falle eines Gebäuderückbaus Pufferzonen entstehen.
- Sonstige stadtplanerische Maßnahmen, die im Maßnahmenkatalog der Runde 3 aufgeführt sind, befinden sich kontinuierlich in Umsetzung und werden einer regelmäßigen Prüfung unterzogen.
- Die begleitenden Maßnahmen M4.1 (Erhalt der entlang der Ortsdurchfahrt B 6 vorhandenen Gehölze zur Abschirmung von Schallemissionen), M4.2 (Prüfung von Standorten für zusätzliche Pflanzungen von Gehölzen entlang der Ortsdurchfahrt B 6) und M4.3 (Prüfung von Möglichkeiten für Fassadenbegrünung zur Vermeidung von Schallreflexionen) befinden sich fortlaufend in Umsetzung.
- Die Maßnahme zur Förderung des ÖPNV (M5.1) mit den Einzelmaßnahmen wie der Sicherung eines bedarfsorientierten Fahrtengebotes, der Überprüfung der Linieneinführung im Stadtverkehr, der Beibehaltung sowie der regelmäßigen Verknüpfung des Busverkehrs mit dem SPNV und der regelmäßigen Überprüfung/ ggf. Erweiterung der P&R-Stellplatzkapazität am Bahnhof Oschatz sowie der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge wurden bereits in Teilen erfolgreich umgesetzt. Diesbezüglich ist insbesondere der Ausbau der Barrierefreiheit an den Bushaltestellen Alte Wache, Riesaer Straße und Finkenweg zu benennen.
- Ebenfalls kann die Maßnahme M5.2 zum Teil als umgesetzt benannt werden.

- Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs (M5.3) kann in Teilen als bereits umgesetzt anerkannt werden. Folgende Einzelmaßnahmen zählen darunter:
  - Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (Entwurf 08/2023)
  - Hinsichtlich der Einrichtung/ Ausbau zusammenhängender Radverkehrsanlagen eines lückenlosen Radwegenetzes inklusive Wegweisung kann auf den Bau der Teilabschnitte 1 bis 4 der Mulde-Elbe-Radrouten verwiesen werden.
  - In Bezug auf die regelmäßige Prüfung/ Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof ist die Errichtung von Abstellmöglichkeiten in Verbindung mit E-Bike-Ladestation in der Sporenstraße zu benennen.
- Des Weiteren befindet sich die Maßnahme M6.2 zur Berücksichtigung des Schutzes ruhiger Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung durch Vermeidung zusätzlicher verkehrlicher Belastungen in Umsetzung.
- Die Maßnahme M6.3, die die Berücksichtigung des Schutzes ruhiger Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung durch Vermeidung lärmintensiver Nutzung beinhaltet, ist aktuell in Umsetzung.

## 2.4 Betroffenheitsanalyse

Die Lärmbetroffenheiten im Untersuchungsgebiet verteilen sich auf belastungsbezogene Pegelklassen. In Tabelle 5 und Tabelle 6 ist jeweils die Gesamtzahl der Menschen ausgewiesen, die in Gebäuden wohnen, an denen in 4 m Höhe die Orientierungswerte für die gemittelten Lärmpegel  $L_{DEN}$  bzw.  $L_{Nigh}$  vollständig oder teilweise überschritten werden. Die Einwohnerdaten basieren auf Daten des Melderegisters.

$L_{DEN}$ dB	Belastete Menschen $L_{DEN}$ – Straßenlärm EU-Pflichtnetz 2022
54,5 bis <59,5	599
59,5 bis <64,5	238
64,5 bis <69,5	210
69,5 bis <74,5	298
ab 74,5	28
Summe	1.373

Tabelle 5: Anzahl ganztägig von Straßenlärm belasteter Menschen -  $L_{DEN}$

<b>L<sub>Night</sub> dB</b>	<b>Belastete Menschen L<sub>Night</sub> – Straßenlärm EU-Pflichtnetz 2022</b>
49,5 bis <54,5	262
54,5 bis <59,5	205
59,5 bis <64,5	287
64,5 bis <69,5	104
ab 69,5	0
Summe	858

Tabelle 6: Anzahl nachts von Straßenlärm belasteter Menschen - L<sub>Night</sub>

Das bedeutet, dass entlang des 2022 kartierten Pflichtnetzes 1.373 Menschen ganztägig Pegeln von größer als 55 dB und 858 Menschen nachts Pegeln von größer als 50 dB ausgesetzt sind, die mindestens zu Belastungen mit Kommunikationsstörungen, Nachtruhebeeinträchtigungen etc. führen können.

Davon sind 536 Menschen ganztägig Pegeln von größer als 65 dB und 596 Menschen nachts Pegeln von größer als 55 dB ausgesetzt, die jeweils zu gesundheitlich negativen Auswirkungen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck etc. führen können.

Gegenüber den Ergebnisdaten aus der Lärmkartierung von 2017 ist in den aktuellen Ergebnisdaten von 2022 eine deutlich höhere Anzahl Betroffener festzustellen. Dies ist, wie bereits im Kapitel 2.1.2 beschrieben, auf umfangreiche Änderungen in den der Lärmkartierung zu Grunde liegenden Berechnungsmethoden zurückzuführen. Damit sind die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 nicht mehr mit den Ergebnissen früherer Kartierungsstufen vergleichbar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Vergleich zur Runde 3 der Lärmaktionsplanung die neuen, auf EU-Ebene eingeführten Berechnungsmethoden zu einer deutlichen Erhöhung der Belastetenzahlen bei annähernd gleicher Ausgangssituation geführt haben.

In Tabelle 7 ist die Anzahl der ganztägig betroffenen Flächen, Krankenhäuser und Schulen ausgewiesen. In den untersuchten Korridoren ist ein Schulgebäude mit Immissionswertüberschreitungen im Pegelbereich zwischen 55 dB und 65 dB betroffen.

L <sub>DEN</sub> dB	Belastungen durch Straßenlärm 2022 EU-Pflichtnetz		
	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Anzahl Krankenhäuser	Anzahl Schulen
ab 54,5	2,0113	0	0
ab 64,5	0,5175	0	0
ab 74,5	0,073	0	0

Tabelle 7: Ganztägig von Straßenlärm betroffene Krankenhäuser und Schulen - L<sub>DEN</sub>

In den untersuchten Korridoren sind weder Krankenhäuser noch Schulen mit Immissionswertüberschreitungen im Pegelbereich ab 55 dB bzw. ab 65 dB betroffen.

## 2.5 Problem und Konfliktbereiche

Die Bundesstraße B 6 leitet den regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr direkt durch die Innenstadt von Oschatz und beeinträchtigt dabei den historischen Stadtkern. Aufgrund des erheblichen Verkehrsaufkommens hat die Bundesstraße B 6 eine deutliche Trennwirkung zur Folge.

Im Stadtgebiet von Oschatz sind erhöhte Straßenlärmbelastungen vor allem im Innenstadtbereich entlang der Bundesstraße B 6 im Abschnitt zwischen Friedensstraße und Nossemer Straße festzustellen. In diesem Bereich werden hohe bis sehr hohe Immissionen von über 70 dB L<sub>DEN</sub> bzw. über 65 dB L<sub>NIGHT</sub> verzeichnet. Weitere erhöhte Straßenlärmbelastungen treten im Bereich der Dresdner Straße mit über 70 dB L<sub>DEN</sub> bzw. über 60 dB L<sub>Night</sub> auf.

Zusätzlich zu den Rasterlärmkarten, die die Intensität der Lärmimmissionen darstellen, werden in den Anlagen 2.1 und 2.2 die vom Straßenlärm betroffenen Wohngebäude nach Pegelklassen differenziert dargestellt. Erst durch diese Darstellungen wird deutlich, in welchen Teilbereichen die hohen Lärmbelastungen auftreten. Daraus lassen sich dann die Lärmschwerpunkte im Hinblick auf die Betroffenheiten ableiten.

Starke Betroffenheiten entstehen immer dort, wo hohe Lärmbelastungen mit hoher Siedlungsdichte zusammentreffen. Diese als Schwerpunkte der Lärmbelastung gekennzeichneten Gebiete sind gemäß Flächennutzungsplan überwiegend als „Gemischte Bauflächen“, z. T. auch als „Wohnbauflächen“ eingestuft.

Basierend auf den Kartierungsergebnissen wurden die folgenden Straßenabschnitte entlang der Bundesstraße B 6 in Oschatz als Lärmschwerpunkte mit erforderlichem Handlungsbedarf identifiziert:

- Leipziger Straße (Friedensstraße bis Bahnhofstraße)
- Promenade (Lutherstraße bis Theodor-Körner-Straße)
- Brückenstraße
- Dresdner Straße (Steinweg bis Nossener Straße)

Die Ausdehnungen der Bereiche hoher bzw. sehr hoher Betroffenheiten in Bezug auf die tagesdurchschnittlichen bzw. nächtlichen Lärmbelastungen werden als „Noise Hotspots“ in der folgenden Abbildung dargestellt. Diese als Schwerpunkte der Lärmbelastung gekennzeichneten Gebiete sind überwiegend als gemischte Bauflächen und Mischgebiete eingestuft, vereinzelt auch als Wohnbauflächen.

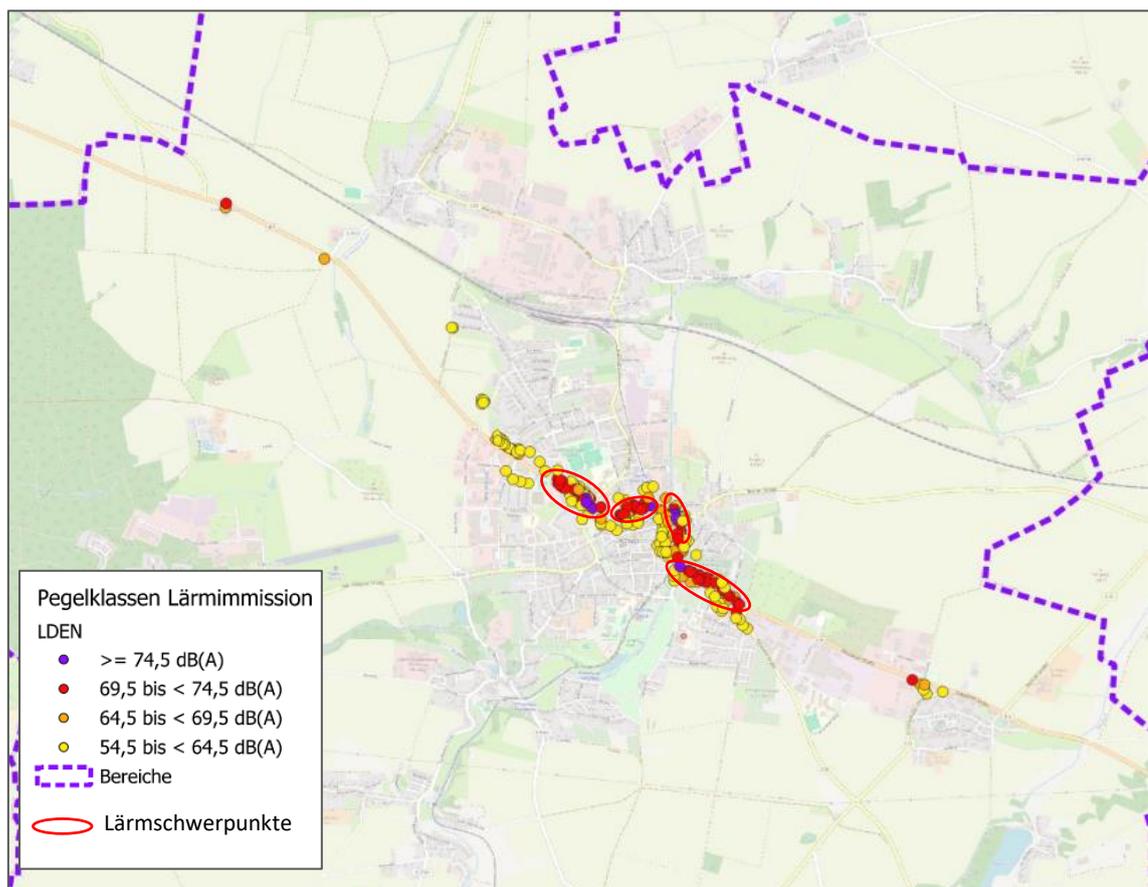


Abbildung 6: Lärmschwerpunkte „Noise Hotspots“

Zur Bestimmung von Lärmschwerpunkten kann auch ein Verfahren genutzt werden, das auf der Ermittlung definierter Lärmkennziffern beruht. Dieses Verfahren berücksichtigt neben der Höhe der Lärmbelastung auch die Anzahl der betroffenen Anwohner.

Die Lärmkennziffer je Flächeneinheit berechnet sich nach

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i (L_i - L_S)$$

$N$ : Gesamtanzahl Betroffener  
 $L_i$ : Pegelwert für die Anzahl Betroffener  $n_i$   
 $L_S$ : Schwellenwert

Die mit dieser Berechnungsvorschrift ermittelten Lärmkennziffern sowie die daraus abgeleiteten „Noise Hotspots“ sind in der folgenden Abbildung 7 dargestellt.

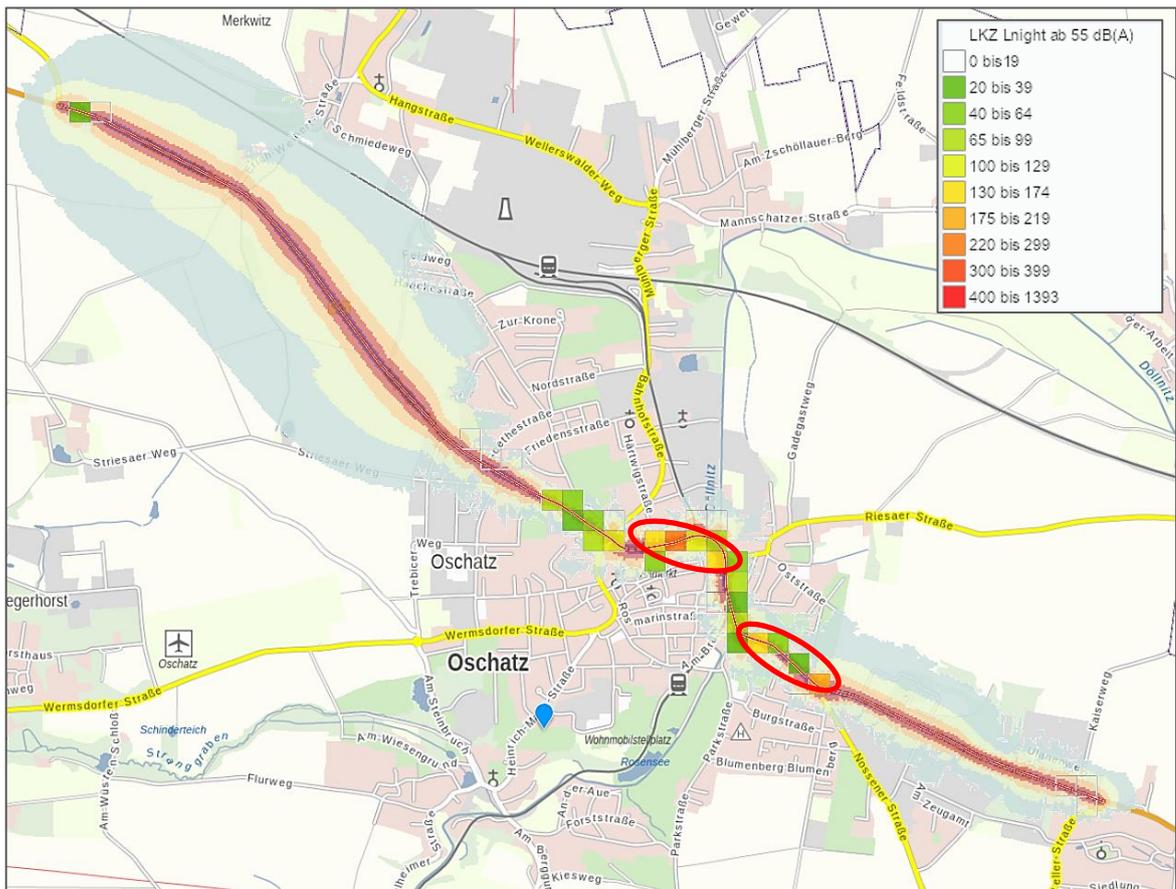


Abbildung 7: Noise Hotspots unter Berücksichtigung der Höhe der Lärmbelastung und der Anzahl Betroffener (Quelle: LfLUG)

Für diese Schwerpunkte sind gemäß § 47d BImSchG mögliche Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen sowie ggf. zu planen und umzusetzen.

## 2.6 Zusammenfassende Bewertung

Die im Rahmen der Vorprüfung durchgeführte Auswertung der aktuellen Lärmkartierung des Hauptverkehrsstraßennetzes (Stand 2022) ergab, dass im Stadtgebiet von Oschatz nach wie vor wesentliche Lärmbetroffenheiten vorliegen, d. h., dass erhebliche Schallimmissionen mit spürbaren Belastungswirkungen für eine Vielzahl Betroffener existieren.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, gemäß § 47d Absatz 1 BImSchG einen Lärmaktionsplan mit Maßnahmenplan aufzustellen.

## 2.7 Ruhige Gebiete

Neben den lärmbelasteten Konfliktbereichen ist gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie auch eine Betrachtung bestehender ruhiger Gebiete, d. h. bisher nicht oder relativ gering lärmbelasteter Gebiete vorzunehmen. Ruhige Gebiete sind gemäß Umgebungslärmrichtlinie Gebiete, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, und in denen ein bestimmter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten Wert nicht überschreitet. Das Vorhandensein ruhiger Gebiete hängt demzufolge nicht nur von einer geringen Lärmbelastung ab, sondern setzt voraus, dass sie durch die Stadt festgesetzt sind.

Flächen, deren Nutzung mit einer hohen Ruheerwartung verbunden ist, d. h. vom Nutzer als Gebiet ohne Lärmbelastung eingestuft werden, sollen als ruhige Gebiete erhalten und durch geeignete Maßnahmen vor Straßenverkehrslärm geschützt werden. Dabei kann es sich sowohl um unbebaute Gebiete (z. B. großflächige, naturnahe Bereiche) als auch um bebaute Gebiete (z. B. öffentliche Parkanlagen) handeln. Es kommt vorrangig darauf an, dass diese Gebiete im Wesentlichen keinem störenden Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind und somit Menschen einen Ort der Ruhe und Erholung bieten. Dementsprechend sollten ruhige Gebiete die Pegelwerte von  $L_{DEN} = 40$  dB im ländlichen Bereich bzw.  $L_{DEN} = 50$  dB in Ballungsräumen nicht überschreiten. Da jedoch diese Pegelwerte nicht flächendeckend kartiert wurden und somit nicht für die Festlegung ruhiger Gebiete zur Verfügung stehen, wird bei der Auswahl der ruhigen Gebiete pragmatisch der Status „Gebiete mit erhöhter Ruheerwartung“ herangezogen.

In den innerstädtischen Bereichen des Stadtgebietes von Oschatz sind aufgrund eines weitgehend permanenten Grundgeräuschpegels ruhige Gebiete nur vereinzelt anzutreffen. Potenziell kommen hier vor allem die kommunalen Erholungs- und Ruheflächen

- Stadtpark,
- Laga-Gelände,
- Friedhof

in Betracht. Außerhalb der städtischen Siedlungsbereiche können insbesondere die umliegenden Waldgebiete

- Stadtwald,
- Kirchwald

sowie die umliegenden Schutzgebiete (LSG, FFH)

- Auengebiete entlang der Döllnitz,
- Auengebiete entlang des Stranggrabens,

die neben dem Naturschutz auch der Erholung dienen sollen, als mögliche Ruhige Gebiete eingestuft werden. Zu beachten ist dabei, dass die Auflistung der möglichen Ruhigen Gebiete nicht als abschließend zu betrachten ist.

Mit der nachfolgenden Abbildung 8 wird ersichtlich, dass sich die Ruhigen Gebiete fernab der Schwerpunkte der Lärmimmissionen befinden, wodurch diese als Erholungs- und Ruheflächen für die Einwohnerinnen und Einwohner von Oschatz geeignet und von hoher Relevanz sind.

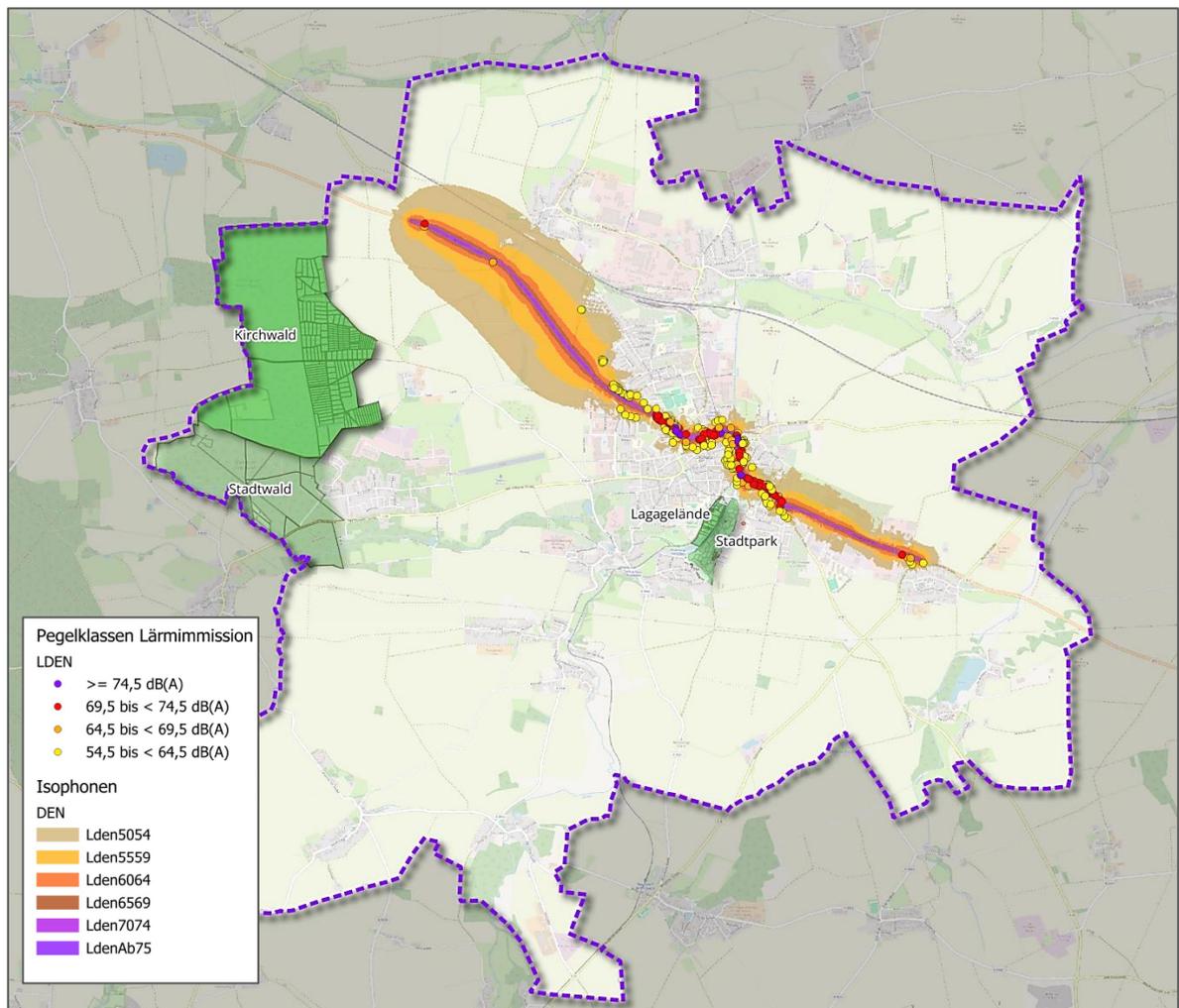


Abbildung 8: Gesamtübersicht Lärmimmission und Ruhige Gebiete

### **3 MAßNAHMENKONZEPT**

#### **3.1 Lärminderungspotenziale**

Für den Lärmschutz stehen zahlreiche Möglichkeiten zur Verfügung, um durch verkehrsbauliche, verkehrsregelnde und planerische Maßnahmen die Emission, die Ausbreitung und die Immission von Verkehrslärm zu vermeiden bzw. zu verringern. Die Auswahl geeigneter Maßnahmen erfolgt im Wesentlichen anhand der erzielbaren Lärmreduzierungen und des dafür erforderlichen Aufwandes bzw. des Umfangs der baulichen Eingriffe. Zur Lärmreduzierung im Straßen- und Schienenverkehr bestehen generell die folgenden, mit einem hohen Lärminderungspotenzial verbundenen methodischen Ansätze:

- Vermeidung und Verlagerung – die Geräuschquelle wird beseitigt oder aus dem Konfliktbereich verlagert,
- Pegelminderung – der Lärm wird durch technische und andere Maßnahmen am Emissionsort gemindert,
- Homogenisierung – der Lärm wird durch entsprechende Maßnahmen homogener verteilt, d. h. auffällige, besonders störende Pegelspitzen werden verringert,
- Aktiver und passiver baulicher Schallschutz – diese Maßnahmen erfolgen im Ausbreitungsweg bzw. am Immissionsort.

Ausgehend von diesen grundsätzlichen methodischen Ansätzen und den damit erzielbaren Lärmreduzierungen ergeben sich in Abhängigkeit des betrachteten Zeitraumes für die Lärminderung im Straßenverkehr Strategien und Planungsansätze, die in den Kap. 3.2 bis 3.4 mit Blick auf die Gesamtstadt beschrieben und im Kap. 3.5 diskutiert werden. Daraus resultierend werden im Maßnahmenkatalog (Anlage 4) konkrete Maßnahmen für die einzelnen Belastungsschwerpunkte definiert.

#### **3.2 Kurzfristige Strategien**

- Geschwindigkeitsreduzierung auf den Hauptverkehrsstraßen durch Verkehrsregelung und Straßenraumgestaltung
- Verstetigung des Straßenverkehrs durch Optimierung der Lichtsignalanlagen (LSA) und Anpassung der LSA-Schaltungen
- Instandhaltung und Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen mit hochbelasteten bzw. schadhafte Straßenbelägen
- Passive Schallschutzmaßnahmen durch Schallschutzverglasungen

Mit den kurzfristigen Strategien können bereits in vielen Maßnahmenbereichen Lärminderungseffekte erreicht werden.

### **3.3 Mittelfristige Strategien**

- Verwendung von geräuschkämpfenden Fahrbahnbelägen
- Einbau von geschwindigkeitssenkenden Fahrbahnelementen
- Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus und der Lärmwahrnehmung durch veränderte Straßenraumgestaltung
- Verlagerung des Schwerverkehrs in weniger sensible Bereiche
- Verstetigung des Straßenverkehrs durch die Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen
- Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände
- Anpflanzungen von Gehölzen nahe der Hauptlärmquellen

### **3.4 Langfristige Strategien**

- Ergänzung des überregionalen Straßennetzes durch den Bau von Umgehungsstraßen zur Verlagerung und Bündelung von Verkehrsströmen sowie zur Reduzierung des innerörtlichen Schwerlastverkehrs
- Lärmindernde Anpassung der Straßenraumgestaltung im Zusammenhang mit durch den Bau von Umgehungsstraßen möglichen innerstädtischen Rückbaumaßnahmen
- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes durch Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Rad- und Fußverkehrs
- Verknüpfung von Pkw- und Radverkehr mit dem ÖPNV durch Erweiterung der P&R- und B&R-Stellplatzkapazitäten
- Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge im Stadt- und Regionalbusverkehr
- Förderung des Umweltverbundes, Förderung multimodaler Verkehre
- Förderung der Elektromobilität
- Lärmschutzgerechte Flächennutzungs- und Bauleitplanung
- Nutzung der Eigenabschirmung bei Neubauplanungen

### **3.5 Maßnahmenübersicht**

Aus den in diesem Kapitel mit Bezug auf die Gesamtstadt allgemein beschriebenen Maßnahmen leiten sich die im Maßnahmenkatalog (Anlage 4) formulierten Einzelmaßnahmen ab. Dabei war zu berücksichtigen, dass einige der Maßnahmen in der konkreten Situation der Stadt Oschatz nicht umgesetzt werden können bzw. die Stadt Oschatz auf die Umsetzung dieser Maßnahmen keinen oder nur begrenzten Einfluss hat.

### 3.5.1 Planerische Maßnahmen

#### Planungsansatz: Reduzierung der Verkehrsmenge

Die Kraftfahrzeugmenge hat einen großen Einfluss auf die Lärmbelastung. Durch eine Reduzierung der Verkehrsmenge um 50 % kann eine Schallpegelminderung von 3 dB erreicht werden. Allerdings ist zur Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke (das entspricht einer Verringerung des Lärmpegels um 10 dB) eine Reduzierung der Verkehrsmenge um 90 % erforderlich (vgl. Abbildung 9).

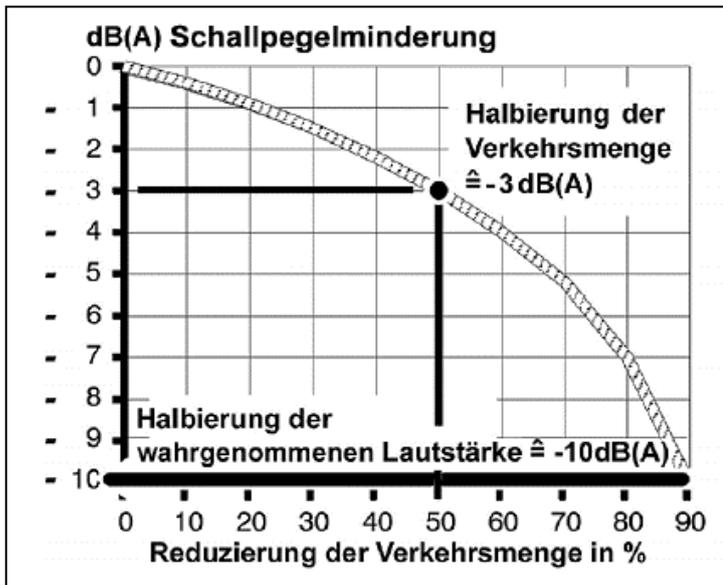


Abbildung 9: Lärminderungspotenzial durch Reduzierung der Verkehrsmenge [3]

Insbesondere die Lkw-Verkehrsmengen haben einen signifikanten Einfluss auf die Lärmpegel. Im innerstädtischen Verkehr entspricht die Lärmemission von etwa 20 Pkw der Lärmemission eines Lkw. Durch die Reduzierung des Lkw-Anteils von 20 % auf 5 % bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann eine Verringerung des Lärmpegels um 3,4 dB erreicht werden.

Es ist jedoch zu beachten, dass bei höheren Geschwindigkeiten das Potenzial zur Lärminderung abnimmt. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h resultiert bei gleicher Reduzierung des Lkw-Anteils von 20 % auf 5 % nur noch eine Verringerung des jeweiligen Lärmpegels um 2,5 dB erzielen, wie aus Abbildung 10 ersichtlich ist.

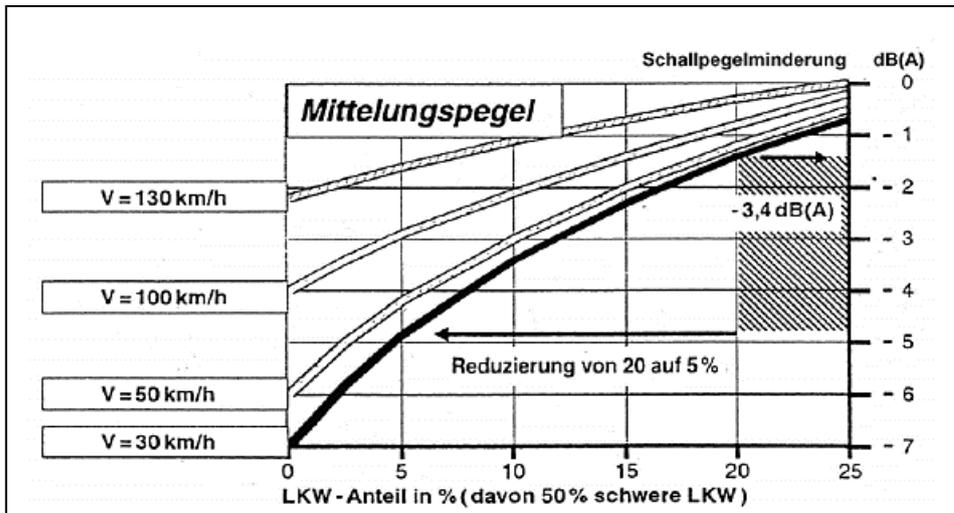


Abbildung 10: Lärminderungspotenzial durch Reduzierung des Lkw-Anteils [3]

Eine Reduzierung der Verkehrsmenge kann durch Vermeidung bzw. Verlagerung von Verkehren erreicht werden.

### Vermeidung von Kfz-Verkehren - Möglichkeiten in Oschatz

Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch die Förderung verkehrsvermeidender Stadtstrukturen ist einer der nachhaltigsten Ansätze zur Lärminderung. Zusätzlich hat eine solche Reduzierung auch positive Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung sowohl in der Innenstadt als auch entlang der Hauptverkehrsstraßen. Diesem Planungsansatz steht jedoch die Bündelungsfunktion der als Bundesstraße gewidmeten Ortsdurchfahrt entgegen.

In einer kompakten Stadt der kurzen Wege lässt sich ein großer Anteil der notwendigen Ortsveränderungen mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß bewältigen. Das bedeutet, dass viele der kurzen Kfz-Fahrten unter 3 km Länge durch nichtmotorisierten Verkehr substituiert werden können.

Das setzt die Vermeidung einer Suburbanisierung und die Stärkung der Innenstadt im Rahmen der Bauleitplanung voraus. Strategien zur Verkehrsvermeidung im Rahmen der Bauleitplanung sind insbesondere die Schaffung zentrumsnaher Standorte für Verwaltung und Dienstleistung, die Sicherung der dezentralen Nahversorgung, nutzungsverträgliche Mischungen zwischen Wohnen und Gewerbe sowie die Schaffung wohnungsnaher Freizeit- und Erholungsangebote.

In der Stadt Oschatz wurden mit der Sanierung des historischen Altstadt-kerns, mit Maßnahmen des Stadtumbaus sowie dem Ausbau des Wegweisungssystems – insbesondere die Ausschilderung von Parkplätzen - bereits wesentliche Beiträge für eine Stärkung der Innenstadt geleistet.

## **Verlagerung von Kfz-Verkehren auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel - Möglichkeiten in Oschatz**

Die Förderung des Umweltverbundes, d. h. attraktive Angebote für den ÖPNV, den Rad- und Fußgängerverkehr, trägt durch Verlagerung ebenfalls zu einer Vermeidung von Kfz-Fahrten innerhalb des Binnenverkehrs der Stadt Oschatz bei.

Der Stadtbusverkehr in Kombination mit dem regionalen Busverkehr sollte ein am Bedarf orientiertes, taktgebundenes Fahrtenangebot aufweisen. Die bereits bestehende Ausrichtung des innerstädtischen Busverkehrs auf den Eisenbahnverkehr am Bahnhof Oschatz ist beizubehalten bzw. dauerhaft zu gewährleisten. Darüber hinaus sollte die Kapazität der P+R-Plätze am Bahnhof Oschatz regelmäßig überprüft und ggf. erweitert werden.

Mit der Förderung der Elektromobilität durch die Schaffung zusätzlicher öffentlicher Lademöglichkeiten, insbesondere durch die Bereitstellung von Elektroladesäulen an öffentlichen Parkplätzen sowie an Parkplätzen von Kultur-, Freizeit- und Handelseinrichtungen, kann der Anteil von vollelektrisch betriebenen Fahrzeugen erhöht werden. Im Stadtverkehr mit Geschwindigkeiten, bei denen das Motorengeräusch gegenüber den Rollgeräuschen vorherrschend ist, ist somit ein Lärminderungseffekt zu erwarten.

Je nach Bedarf und den Gegebenheiten des Straßenquerschnittes sollten straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen eingerichtet werden. Dabei sind die Mindestanforderungen an benutzungspflichtige Radwege bezüglich Breite, Qualität und sicherer Führung einzuhalten.

Darüber hinaus sind an größeren öffentlichen Einrichtungen und an Verknüpfungshaltestellen des ÖPNV überdachte Abstellanlagen zu errichten.

Die Rahmenbedingungen für den Fußgängerverkehr sollten mit durchgängigen Fußwegen in nutzerfreundlicher Qualität, mit vernetzten Fußgängerachsen sowie mit Querungshilfen an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen weiter verbessert werden. Derartige Querungshilfen für Fußgänger in Form von Fahrbahnkeilen sollten insbesondere im Zusammenhang mit Bushaltestellen ergänzt werden.

Weitere Erleichterungen für Fußgänger und Radfahrer können durch die Überprüfung und ggf. Anpassung der LSA-Schaltungen erreicht werden. Die Grünphasen für Fußgänger werden subjektiv als zu kurz empfunden und die Anforderungszeiten für Fußgänger und Radfahrer sind häufig zu lang.

## **Verlagerung von Kfz-Verkehren in weniger sensible Bereiche - Möglichkeiten in Oschatz**

Durch den Neubau von Ortsumgehungen bzw. die Verlegung von hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen in weniger sensible Bereiche wird die Bündelung und Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den innerstädtischen Bereichen ermöglicht.

Für eine zukünftige Entlastung des innerstädtischen Abschnittes der Bundesstraße B 6 besteht die Option, eine nordöstliche Ortsumfahrung zu schaffen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Oschatz ist eine mögliche Trassenführung dargestellt. Dieses Neubauvorhaben ist aber in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung nicht enthalten. Eine mögliche Realisierung dieses Neubauvorhabens würde auch außerhalb des Planungshorizontes des Lärmaktionsplanes liegen, so dass diese Maßnahme in der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt wird.

Im Sinne der Trassensicherung ist der potenzielle Korridor für die mögliche Ortsumfahrung langfristig von dauerhaften Nutzungen freizuhalten.

Weiterhin sollte eine mögliche Verlagerung des Schwerverkehrs von der Wermisdorfer Straße (S 38) auf die Leipziger Straße (B 6) geprüft werden. Eine Umleitung des Schwerverkehrs von der S 38 bereits ab dem Kreisverkehr über den Trebicer Weg und die Filderstädter Straße zur B 6 könnte als alternative Route die Wermisdorfer Straße im Innenstadtbereichs entlasten. Diese Maßnahme zielt darauf ab, insbesondere den Schwerverkehr von der Innenstadt abzuleiten, wodurch eine spürbare Beruhigung dieses Bereichs sowie eine höhere Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erreicht wird.

Generell wird die Erarbeitung eines Lkw-Führungskonzeptes empfohlen.

### **3.5.2 Verkehrsregelnde Maßnahmen**

#### **Planungsansatz: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit**

Der Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen setzt sich im Wesentlichen aus

- Antriebsgeräuschen,
- Rollgeräuschen und
- Windgeräuschen

zusammen. Diese sind ursächlich von der Fahrgeschwindigkeit abhängig.

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat sich daher als effektive und kostengünstige Maßnahme zur Lärminderung erwiesen. Bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist eine Verringerung des Mittelungspegels von ca. 2,6 dB und des Maximalpegels von ca. 5 dB erreichbar.

Neben der Verringerung des Mittelungspegels wird vor allem nachts eine deutliche Reduzierung der lästigen Geräuschspitzen und damit eine wesentliche Entlastung der Betroffenen erreicht.

Mit einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus werden sowohl direkt die Lärmemissionen verringert als auch die Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr verbessert. Darüber hinaus ergeben sich positive Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und der Luftqualität. Neben den Erschließungsstraßen sind in begründeten Fällen auch die Hauptverkehrsstraßen in die Konzepte zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung einzubeziehen.

Allerdings werden vom Gesetzgeber gemäß § 45 Abs. 9 StVO sowie der Lärmschutz-Richtlinien-StV einige Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere an Bundesstraßen, gefordert. Diese Voraussetzungen, z. B. massive Verkehrssicherheitsprobleme, sind im Zuge der Bundesstraße B 6 im Stadtgebiet von Oschatz nicht gegeben.

### **Begrenzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten - Möglichkeiten in Oschatz**

Generell sollte entlang der innerstädtischen Straßen in Bereichen mit Wohnbebauung und weiteren sensiblen Nutzungen sowie im Zuge von koordinierten LSA die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt bleiben.

Punktuell sollte auch die Möglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, ggf. zeitlich begrenzt, in Erwägung gezogen werden. Die Belastung durch Verkehrslärm ist häufig mit einer Gesundheitsgefährdung verbunden, deren Vermeidung oberste Priorität hat. An vielen Straßenabschnitten ist es aufgrund der baulichen Gegebenheiten jedoch nicht anders lösbar als die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Es wird vorgeschlagen, infolge der hohen Lärmbelastung und der begrenzten Lärmminde rungsmöglichkeiten auf der Ortsdurchfahrt der B 6 für die Schwerpunkte der Lärmbelastung eine Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h in den Nachtstunden zu prüfen.

Um eine möglichst breite Akzeptanz der verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu erreichen, sollte deren schrittweise Umsetzung durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Darüber hinaus ist die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Geschwindigkeitsbegrenzungen konsequent zu überwachen.

Dafür sollten stationäre und mobile Messeinrichtungen genutzt werden. Des Weiteren sollte die bereits praktizierte Aufstellung von Dialogisplays an wechselnden Standorten beibehalten und ggf. ausgeweitet werden.

### **Planungsansatz: Verstetigung des Fahrverlaufes**

Neben der jeweiligen Höchstgeschwindigkeit spielt die Homogenität des Verkehrsflusses eine große Rolle. Durch die Verstetigung des Verkehrsflusses mit weniger Anfahr- und Bremsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärminderung erzielen. Die Minderung des Mittelungspegels ist zwar nur gering, aber die besonders störenden Pegelspitzen entfallen weitgehend. Die allein mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h einhergehende Verstetigung des Verkehrsflusses bewirkt zusätzlich bis zu 1,5 dB niedrigere Mittelungspegel und bis zu 4 dB geringere Maximalpegel [3].

Die Verstetigung des Verkehrsflusses ist weiterhin durch stadtverträgliche Straßenraumgestaltungen sowie durch die Koordinierung von aufeinander folgenden Lichtsignalanlagen und Anzeige der empfohlenen Koordinierungsgeschwindigkeit erreichbar.

Darüber hinaus sollten im Rahmen zukünftiger Ausbauplanungen verstärkt Kreisverkehre in die Abwägungen zur Knotenpunktgestaltung einbezogen werden, da sie in vielen Fällen deutliche Vorteile gegenüber klassischen LSA-Lösungen hinsichtlich der Verstetigung des Verkehrs bieten.

### **Verstetigung des Verkehrsablaufes - Möglichkeiten in Oschatz**

Die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten zwischen den Knotenpunkten, insbesondere im innerstädtischen Bereich mit relativ kurzen Abständen zwischen den Lichtsignalanlagen, trägt zu einer Homogenisierung des Fahrverlaufes bei. Deshalb sollte die bereits bestehende Koordinierung der Lichtsignalanlagen entlang der B 6 weiterhin kontinuierlich überprüft und ggf. an den Ausbauzustand der Straße angepasst werden.

Die Bemühungen um einen homogenen Verkehrsablauf sollten nach Möglichkeit durch geeignete Straßenraumgestaltungen ergänzt werden.

Darüber hinaus sollte im übrigen Hauptverkehrsstraßennetz die Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen aufgrund ihrer homogenisierenden Wirkung auf den Verkehrsfluss geprüft werden. An der B 6 in der Innenstadt von Oschatz sollte das für die Knoten Leipziger Straße / Friedensstraße und Dresdner Straße / Nossener Straße geprüft werden.

#### **3.5.3 Bauliche Maßnahmen**

### **Planungsansatz: Straßenraumgestaltung**

Das Geschwindigkeitsniveau und die Homogenität des Verkehrsflusses werden, wie bereits erwähnt, maßgeblich auch von der Straßenraumgestaltung beeinflusst. Infolge der optischen Gliederung des Straßenseitenraumes durch klar getrennte Gehwege, Radverkehrsanlagen, Parkstreifen und wenn möglich die Begrünung mit Straßenbäumen ist eine deutli-

che Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsflusses zu erwarten. Eine lärmschutzgerechte Anpassung des Straßenquerschnitts sollte insbesondere bei Straßen mit überbreiten Fahrbahnen vorgenommen werden.

Geringere Verkehrsbelastungen infolge der Realisierung von Ortsumgehungen ermöglichen die Umgestaltung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen entsprechend ihrer veränderten Funktion. In diesem Zusammenhang trägt insbesondere die Verringerung der Fahrstreifenanzahl und der Fahrbahnbreite durch Umnutzung der Randbereiche zu einer Geschwindigkeitssenkung und zur Abstandsvergrößerung zwischen Geräuschquelle und Immissionsort bei. Weitere mögliche Maßnahmen sind Fahrbahneinbauten (z. B. Fahrbahnteiler als Querungshilfen) sowie Veränderungen der Fahrbahn- und Knotenpunktgeometrie.

### **Straßenraumgestaltung - Möglichkeiten in Oschatz**

Der Ausbau barrierefreier Rad- und Fußwegverbindungen in nutzerfreundlicher Qualität leistet auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur Erhöhung des Radfahrer- und Fußgängeranteils am Gesamtverkehr. So sollte im Rahmen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt der B 6 die Anlage von Radwegen oder Radstreifen bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn berücksichtigt werden. Es könnten in Abhängigkeit der Fahrbahnbreite Lösungen wie bergauf Radstreifen und bergab Schutzstreifen entwickelt werden.

Die Qualität der Gehwege ist entlang der B 6 insbesondere zwischen Friedens- und Bahnhofstraße, zwischen Luther- und Theodor-Körner-Straße sowie in Lonnewitz zu verbessern.

Benutzungspflichtige, gemeinsame Geh-/ Radwege sind nach aktueller Gesetzeslage nur in begründeten Ausnahmefällen möglich. Es sollte deshalb grundsätzlich geprüft werden, inwieweit der Radverkehr dort, wo es die Fahrbahnbreite zulässt, durch die Anlage von Radfahrstreifen oder Radschutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden kann. Alternativ kann der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden, was keine Benutzungspflicht zur Folge hat.

Weitere mögliche Maßnahmen sind Veränderungen der Fahrbahn- und Knotenpunktgeometrie sowie Fahrbahneinbauten. Diese, mit Fahrbahnverschwenkungen verbundenen Einbauten in Form von Fahrbahnteilern dienen als Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer sowie zu Absenkung der Fahrgeschwindigkeit.

An der Ortsdurchfahrt der B 6 in Oschatz sollten derartige Fahrbahnteiler an den Ortseingängen sowie an Bushaltestellen eingebaut werden, so z. B. am Ortseingang im Bereich Leipziger Straße Höhe Aral-Tankstelle als Radwegquerung und an den Bushaltestellen Arthur-Moritz-Weg und Finanzamt als Querungshilfen für Fußgänger. Im Bereich Busbahnhof sollte der vorhandene bauliche Mittelstreifen in eine sichere Fußgängerquerung umgestaltet werden.

## **Planungsansatz: Lärmindernder Fahrbahnbelag**

Auch die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahndecke hat erheblichen Einfluss auf den Kfz-Lärm. Die Sanierung von lärmintensiven Belägen, wie z. B. unebene, schadhafte oder gepflasterte Beläge, ist sehr effektiv. So kann durch den Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt bereits bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h eine Geräuschminderung von 3 dB bis 6 dB erzielt werden [3].

Die viel diskutierten offenporigen Asphalte, insbesondere in zweilagiger Ausführung, sind für den innerörtlichen Einsatz nur sehr begrenzt und unter strikten Rahmenbedingungen verwendbar (sehr teuer, anfällig für Beschädigungen, hohe Anforderungen an den Einbau). Sie sind in erster Linie für den Einsatz außerorts entwickelt und bislang auch nur dort Regelbauweise. Stattdessen bietet sich der Einsatz spezieller, für den Einsatz unter innerstädtischen Bedingungen geeigneter lärmindernder Fahrbahnbeläge an.

Im Bereich der Fahrbahnbeläge auf Asphaltbasis haben sich inzwischen sogenannte „Konventionelle lärmindernde Deckschichten“ bewährt. So sind im Innerortsbereich Splittmastixasphalte (SMA 5, SMA 8) zu empfehlen.

Gemäß den Korrekturwerten nach RLS-19 bewirkt z. B. ein Splittmastixasphalt SMA 8 innerorts bei Pkw mit einer Geschwindigkeit bis 60 km/h eine Lärminderung von 2,6 dB.

Mit dem Einbau solcher Fahrbahnbeläge wird aktiver Lärmschutz betrieben, der im Gegensatz zum passiven Lärmschutz flächendeckend wirkt.

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) hat geregelt, dass seit April 2023 „bei der Planung von Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen in Bereichen mit besonderen Schutzerfordernungen grundsätzlich die Ausführung konventioneller lärmindernder Deckschichten vorzusehen“ ist.

## **Lärmindernde Fahrbahnoberflächen - Möglichkeiten in Oschatz**

Die zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßen in Oschatz sind mit Asphaltdeckschichten unterschiedlicher Qualität, in den sanierten Abschnitten mit Splittmastixasphalt, ausgestattet.

Langfristig ist es wichtig, die Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen kontinuierlich zu sichern, um Lärmemissionen aufgrund schadhafter Fahrbahnoberflächen zu vermeiden. Schäden an Fugen und Schachtabdeckungen sind zeitnah instand zu setzen.

## **Planungsansatz: Schallabschirmung**

Mit Hilfe aktiver Schallschutzmaßnahmen, z. B. Hindernisse innerhalb des Ausbreitungsweges, kann der negative Einfluss der Schallquelle wirksam verringert werden. Möglichkeiten dafür sind insbesondere Lärmschutzwände und -wälle, die Straßenführung in Tunnel-, Einschnitts- und Troglagen, die Bebauung mit lärmunempfindlicheren Gebäuden sowie die Schließung von Baulücken.

Durch den Einsatz von Lärmschutzwänden lassen sich hohe Geräuschkinderungen von bis zu 20 dB erzielen. Die Abschirmungen sollten so nahe wie möglich an der Schallquelle errichtet werden. Entscheidend für die Pegelminderung ist die effektive Schirmhöhe. Dabei sind die Schallreflexionen zu beachten, um nicht an der gegenüberliegenden Straßenseite Pegelerhöhungen zu erzeugen. Deshalb sind die Oberflächen schallabsorbierend zu gestalten.

## **Schallschutzwände bzw. -wälle - Möglichkeiten in Oschatz**

Die Möglichkeiten für aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände sind im innerstädtischen Verkehrsraum allgemein sehr begrenzt. In Oschatz ergeben sich an der Leipziger Straße Ansätze, eine Schallschutzwand zur Entlastung für die angrenzende Wohnbebauung stadtverträglich einzuordnen. Hier sollte die Errichtung einer Schallschutzwand im Bereich Schillerstraße geprüft werden. Diese Schallschutzwand kann die dahinterliegende Siedlung wirksam schützen und den zum Teil vorhandenen, privat errichteten Lärmschutzzaun durch eine funktionsgerechte Schallschutzwand ersetzen.

Weiterhin sollte durch die Bauleitplanung auf die lärmschutzgerechte Gestaltung von Gebäuden und Straßenfronten Einfluss genommen werden. Durch das Schließen offener Gebäudezeilen können ruhige, durchgrünte Innenhöfe geschaffen werden. Mit der konsequenten Durchsetzung von Bebauungsplänen sollten neue Lücken in den Gebäudezeilen vermieden werden, damit nicht Lärm in bisher ruhige Gebiete getragen wird bzw. sich der lärmintensive Zustand an der B 6 noch weiter verschärft.

Die Stadtverwaltung sollte auf eigene Baumaßnahmen und auf die privater Antragsteller Einfluss nehmen hinsichtlich einer lärmindernden Gestaltung in lärmintensiven Bereichen durch entsprechende Gebäudegrundformen, Gebäudestellungen und Gebäudeorientierung sowie durch baulichen Schallschutz und Vermeidung von Reflexionsfassaden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit für die betroffenen Gebiete weitere Bebauungspläne bzw. Gestaltungssatzungen zur Berücksichtigung lärmindernder Gestaltungselemente und Vorgaben helfen können.

## **Planungsansatz: Passiver Schallschutz**

Der Einbau von Schallschutzfenstern kann den Lärmpegel innerhalb der Gebäude sehr wirksam reduzieren. Während bei Schallschutzklasse 1 (undichte Fenster mit Einfachverglasung) eine Reduzierung von weniger als 25 dB erreicht wird, ist bei Schallschutzklasse 6 (Kastenfenster mit getrenntem Blendrahmen, besonderer Dichtung, großem Scheibenabstand und Verglasung aus Dickglas) eine Reduzierung von mehr als 50 dB möglich.

Schallschutzfenster, mit denen zwar erhebliche Lärminderungen in straßenseitig gelegenen Innenräumen erreicht werden können, die aber nur im geschlossenen Zustand Abhilfe schaffen und daher oft nur in Kombination mit indirekt wirkenden Lüftungsanlagen vollwertig funktionieren, sollten nur dann zum Einsatz kommen, wenn andere Maßnahmen zur Lärmreduzierung nicht ausreichend zur Verfügung stehen und aktive Schallschutzmaßnahmen nicht realisierbar sind. Die begrenzten Möglichkeiten von Lärmschutzfenstern werden auch dadurch deutlich, dass Freiraumnutzungen (Aufenthalt im Garten etc.) hiervon in keiner Weise profitieren.

Im Zusammenhang mit Straßenneubauten bzw. bei wesentlichen Änderungen an bestehenden Straßen besteht bei Überschreitung der für die Gebietsnutzung festgelegten Grenzwerte der 16. BImSchV ein Anspruch auf Realisierung passiver Schallschutzmaßnahmen durch den Baulastträger, sofern mit aktiven Schallschutzmaßnahmen keine Abhilfe geschaffen werden kann oder diese nicht wirtschaftlich sind. Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren werden dazu Auflagen erteilt. Dabei gilt jedoch immer der Grundsatz, aktive vor passiven Schallschutzmaßnahmen umzusetzen.

In Bebauungsplänen können auf der Grundlage von Schallimmissionsprognosen spezielle Festsetzungen zum Immissionsschutz, wie die Ausrüstung mit Lärmschutzfenstern, erfolgen.

Neben diesen planungsrechtlichen Vorgaben kann durch spezifische Förderprogramme von Bund und Land der verstärkte Einbau von Lärmschutzfenstern auf freiwilliger Basis forciert werden.

## **Passive Schallschutzmaßnahmen - Möglichkeiten in Oschatz**

Bei der Umsetzung von Neubauvorhaben bzw. Bauvorhaben mit wesentlichen Änderungen sind im Rahmen des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens Ansprüche auf passive Lärmschutzvorkehrungen geltend zu machen.

Darüber hinaus sind in den betroffenen Bebauungsplänen nutzungsabhängige Festlegungen zur Ausrüstung mit Lärmschutzfenstern zu treffen.

Für die Lärmsanierung an bestehenden Verkehrsanlagen sollten Förderprogramme für Gebäude an besonders belasteten Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Staats-, Kreis- und

Hauptverkehrsstraßen mit überörtlichem Verkehr durch die jeweiligen administrativen Ebenen aufgelegt werden. Für die Ortsdurchfahrt der B 6 wurde ein solches Förderprogramm aufgelegt. Insgesamt wurden 148 Schallschutzfenster für 25 Eigentümer gefördert (Innenstadt und OT Lonnewitz).

Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit an besonders lärmbelasteten Abschnitten kommunaler Hauptverkehrsstraßen, an denen die Möglichkeiten zur Lärminderung sehr begrenzt sind, der Einbau von Schallschutzfenstern durch die Stadt Oschatz gefördert werden kann.

In den betroffenen Bebauungsplänen sind nutzungsabhängige Festlegungen zur Ausrüstung mit Schallschutzfenstern zu treffen.

### **3.6 Schutz Ruhiger Gebiete**

Die in Kapitel 2.7 benannten ruhigen Gebiete sind zu erhalten bzw. zu erweitern und vor zusätzlicher Verlärmung durch den Straßenverkehr zu schützen.

Dies ist im Zuge der kommunalen Bauleitplanung sowie der überörtlichen und örtlichen Fach- und Verkehrsplanungen in angemessener Weise zu berücksichtigen.

## 4 GESAMTKONZEPT

### 4.1 Wirkungsanalyse der Maßnahmen

Das Kernstück des Lärmaktionsplanes bildet der Maßnahmenkatalog (Anlage 4). Zur Umsetzung der darin aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen waren Bewertungen vorzunehmen und Prioritäten festzulegen. In dem Zusammenhang waren diese Maßnahmen einer Wirkungsanalyse zu unterziehen, um darzustellen, wie sich ihre Umsetzung auf die Entwicklung der Lärmbelastung und der Lärmbetroffenheit auswirkt.

Das Konzept umfasst u. a. Maßnahmen mit hoher bis sehr hoher Entlastungswirkung. Durch den Einsatz von Schallschutzfenstern können beispielsweise Lärminderungen von bis zu 50 dB erzielt werden, während Schallschutzwände eine Reduzierung um bis zu 20 dB bewirken können. Langfristig ist auch durch den Einsatz von lärmarmen Fahrbahnbeläge und regelmäßige Wartung eine Lärmreduktion von bis zu 4 dB möglich.

Dagegen gibt es auch eine Reihe von Maßnahmen, die nur eine geringe Minderung des Mittelungspegels bewirken, die jedoch zu einer erheblichen Reduzierung des Anteils Betroffener führen. Beispielweise ergibt sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkung im Straßenverkehr von 50 km/h auf 30 km/h nur eine Reduzierung des Mittelungspegels um 1 dB bis 3 dB, jedoch nimmt der Anteil stark und sehr stark Betroffener deutlich ab.

Nicht für alle Maßnahmen, wie z. B. für die Verstetigung des Verkehrsflusses, ist die Entlastungswirkung rechnerisch nachweisbar, da sie in den Berechnungsvorschriften nicht adäquat abgebildet werden. Jedoch können diese rechnerisch nicht nachweisbaren Maßnahmenwirkungen im Einzelfall großen Einfluss auf die Verminderung der subjektiven Belastungssituation Betroffener haben.

Weitere Maßnahmen wie z. B. die Verkehrsvermeidung durch entsprechende Bauleitplanung oder die Verkehrsverlagerung durch Förderung des Umweltverbundes wirken nur sehr langfristig und die lärmindernden Wirkungen sind nur schwer zu quantifizieren. Dennoch stellen diese Maßnahmen einen wichtigen Baustein in der kommunalen Maßnahmenplanung dar.

In die Bewertung wurden auch Wechselwirkungen mit anderen Planungen einbezogen, da die Wirksamkeit vieler Maßnahmen sich weit über die Lärminderung hinaus entfaltet. Insbesondere die Maßnahmen zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs haben auch einen günstigen Einfluss auf die Situation der Luftschadstoffbelastung.

Die im Ergebnis der Bewertung abgeschätzte Entlastungswirkung der einzelnen Maßnahmen ist im Maßnahmenkatalog in der Abstufung niedrig, mittel, hoch und sehr hoch ausgewiesen.

## 4.2 Nutzen-Kosten-Betrachtung der Maßnahmen

Ein weiteres Kriterium für die Bewertung der Lärminderungsmaßnahmen ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Das Verhältnis zwischen dem volkswirtschaftlichen Nutzen und den Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen sollte möglichst günstig sein. Offensichtlich unverhältnismäßige Maßnahmen sollten nicht in Betracht gezogen werden.

Die im Maßnahmenkatalog ausgewiesenen Maßnahmen verursachen sehr unterschiedliche Kostengrößen bei verschiedenen Baulastträgern. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die im Wesentlichen Markierungen, Verkehrsschilder und die Anpassung der Steuerung von Lichtsignalanlagen erfordern, sind mit relativ geringen Kosten, dagegen alle baulichen Maßnahmen mit relativ hohen Kosten verbunden. Für den passiven Lärmschutz sind pro Lärmschutzfenster ca. 1.000 Euro und pro Lüfter ca. 500 Euro erforderlich. Für eine Wohnung (4 Fenster und 2 Lüfter) sind demzufolge ca. 5.000 Euro einzuplanen.

Diesen Kosten für Lärmschutzmaßnahmen steht ein hoher monetärer Nutzen gegenüber. Dieser ergibt sich aus der Vermeidung hoher volkswirtschaftlicher Kosten, die durch die Lärmbelastungen verursacht werden.

D. h. durch die Verringerung

- von gesundheitlichen Beeinträchtigungen und
- des Wertverlustes von Immobilien

wird eine Verringerung der externen Kosten der Lärmbelastung erreicht. Andererseits entsteht ein Nutzen auch aus der Aufwertung des Stadtraumes.

Zu den gesundheitlichen Beeinträchtigungen gehören Belästigungen, Schlafstörungen und die Erhöhung des Erkrankungsrisikos. Das Risiko einer Erkrankung an Herzinfarkt besteht bereits ab 60 dB und für Bluthochdruck ab 55 dB. Die Gesundheitskosten beziehen sich auf

- ambulante und stationäre Behandlungskosten sowie
- Arbeitsausfall.

Neben den Kosten für Gesundheitsschäden sind Verluste durch

- sinkende Mieteinnahmen und
- verminderte Immobilienpreise

zu verzeichnen. Dies wirkt sich auch negativ auf die Steuereinnahmen der Stadt aus.

### **4.3 Realisierbarkeit der Maßnahmen**

Im Zusammenhang mit der Auswahl der geeigneten Lärminderungsmaßnahmen und deren Bewertung war auch die Realisierbarkeit ein wichtiges Kriterium.

Die Mehrzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar und verursacht niedrige bis mittlere Kosten.

Jedoch können einige der untersuchten möglichen Maßnahmen mit teilweise hohem Lärminderungspotenzial an den betrachteten Hauptverkehrsstraßen nicht oder nicht mit vertretbarem Aufwand realisiert werden. Beispielsweise sind Schallschutzwände und Schallschutzwälle zum Schutz der Anwohner vor Straßenverkehrslärm in den Bereichen mit Wohnbebauung aus städtebaulichen Gründen kaum einsetzbar. Die Schließung von Baulücken zur Schallabschirmung entlang von Hauptverkehrsstraßen ist nur im Zusammenwirken mit potenziellen Investoren realisierbar.

Die gegenwärtig noch in Entwicklung befindlichen lärmoptimierten Fahrbahnbeläge lassen sich erst nach erfolgreicher Erprobung umsetzen. Bereits für den Straßenverkehr entwickelte lärmindernde Fahrbahnbeläge besitzen häufig noch keine Zulassung als Regelbauweise.

### **4.4 Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen – Maßnahmenkatalog**

Den Prioritäten der einzelnen Lärminderungsmaßnahmen wird im Lärmaktionsplan einerseits durch die Einstufung als kurz-, mittel- oder langfristig durchzuführende Maßnahme und andererseits durch die Vergabe einer Bewertungskennziffer Rechnung getragen.

Diese Kennziffern wurden anhand der Bewertungskriterien

- Realisierbarkeit,
- Entlastungswirkung,
- Kosten,
- Zeithorizont der Umsetzung,
- Finanzierbarkeit und Fördermöglichkeiten

ermittelt und sind Grundlage für die Rang- und Reihenfolge der Maßnahmen. Das Ergebnis der Auswahl, Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen ist in dem als Anlage 4 beigefügten Maßnahmenkatalog dargestellt.

## 5 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Zum eingeleiteten Verfahren der Lärmaktionsplanung Runde 4, insbesondere zu den Zielen und zum Ablauf der Planung sowie zur vorgesehenen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Stadträte in der Sitzung des Hauptausschusses am 02. Mai 2024 informiert.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung erfolgte in Anlehnung an bauleitplanerische Verfahren zur Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern, externen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange.

Das Beteiligungsverfahren mit öffentlicher Auslegung der Planunterlagen wurde im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Oschatz vom 20. Februar 2024 (Ausgabe 03/2024) angekündigt. Die öffentliche Auslegung des Entwurfs in der Fassung vom 15. Februar 2024 erfolgte vom 21. Februar 2024 bis einschließlich 20. März 2024. Darüber hinaus war der Planentwurf im Bürgerbeteiligungsportal Freistaates Sachsen hinterlegt. Damit hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, durch ihre Hinweise, Anregungen und Bedenken aktiv im Verfahren mitzuwirken. Parallel dazu erfolgte die Beteiligung ausgewählter externer Behörden durch den Versand der Planunterlagen und die Aufforderung zur Stellungnahme. Innerhalb der Frist ging eine schriftliche Stellungnahme einer externen Behörde ein.

Das Protokoll zur Öffentlichkeitsbeteiligung ist dem Lärmaktionsplan als Anlage 5 (Abwägungsprotokoll der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung) beigefügt.

Die Hinweise, Anregungen und Bedenken aus der Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung fanden nach sorgfältiger fachlicher Prüfung und sachgerechter Abwägung im Entwurf des Lärmaktionsplanes Runde 4 eine angemessene Berücksichtigung.

Am 23.05.2024 ist der Planentwurf durch den Beschluss Nr. 2024-063 des Stadtrats der Großen Kreisstadt Oschatz (siehe Anlage 6) bestätigt worden.

## LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Regionaldaten Gemeindestatistik Sachsen;  
Statistisches Landesamt Freistaat Sachsen, Stand 31.08.2023
- [2] Flächennutzungsplan der Großen Kreisstadt Oschatz  
2. Änderung, 11.05.2011
- [3] Landschaftsplan Stadt Oschatz  
Abgestimmte Fassung vom 21.November 2022
- [4] Hinweise für die Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie - Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden;  
Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Freistaat Sachsen,  
Stand September 2023, 3. überarbeitete Auflage
- [5] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2002): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- [7] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS19;  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,  
Ausgabe 2019
- [8] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung;  
Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI),  
Stand: 27.01.2022
- [9] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung;  
Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI),  
Stand: 18.06.2012

## **ANLAGENVERZEICHNIS**

---

- Anlage 1.1 Isophonen –  $L_{DEN}$
- Anlage 1.2 Isophonen –  $L_{Night}$
- Anlage 2.1 Betroffenheiten Gebäude – Gesamtübersicht Oschatz –  $L_{DEN}$
- Anlage 2.1.1 Betroffenheiten Gebäude – Innenstadt –  $L_{DEN}$
- Anlage 2.2 Betroffenheiten Gebäude – Gesamtübersicht Oschatz –  $L_{Night}$
- Anlage 2.2.1 Betroffenheiten Gebäude – Innenstadt –  $L_{Night}$
- Anlage 3.1 Verkehrsstärke DTV
- Anlage 3.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- Anlage 3.3 Straßennetz
- Anlage 3.3.1 Straßennetz – Innenstadt
- Anlage 4 Maßnahmenkatalog
- Anlage 5 Abwägungsprotokoll der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 6 Stadtratsbeschluss zur Bestätigung des Lärmaktionsplanes

### Lärmkartierung

Lärmimmission

Isophonen

DEN

- Lden5054
- Lden5559
- Lden6064
- Lden6569
- Lden7074
- Verwaltungsgrenze

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LFULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LFULG)

Stand: 23.01.2024

0 900 1.800 m



### Lärmkartierung

Lärmimmission

Isophonen

Night

- Lnight4549
- Lnight5054
- Lnight5559
- Lnight6064
- Lnight6569
- LnightAb70
- Verwaltungsgrenze

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LfULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LfULG)

Stand: 23.01.2024

0 900 1.800 m



### Lärmkartierung

Betroffenheiten - Gebäude

Pegelklassen Lärmimmission

LDEN

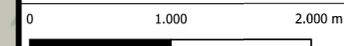
- $\geq 74,5$  dB(A)
- 69,5 bis  $< 74,5$  dB(A)
- 64,5 bis  $< 69,5$  dB(A)
- 54,5 bis  $< 64,5$  dB(A)

Verwaltungsgrenze

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LFJLG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LFJLG)

Stand: 22.01.2024



**Lärmkartierung**

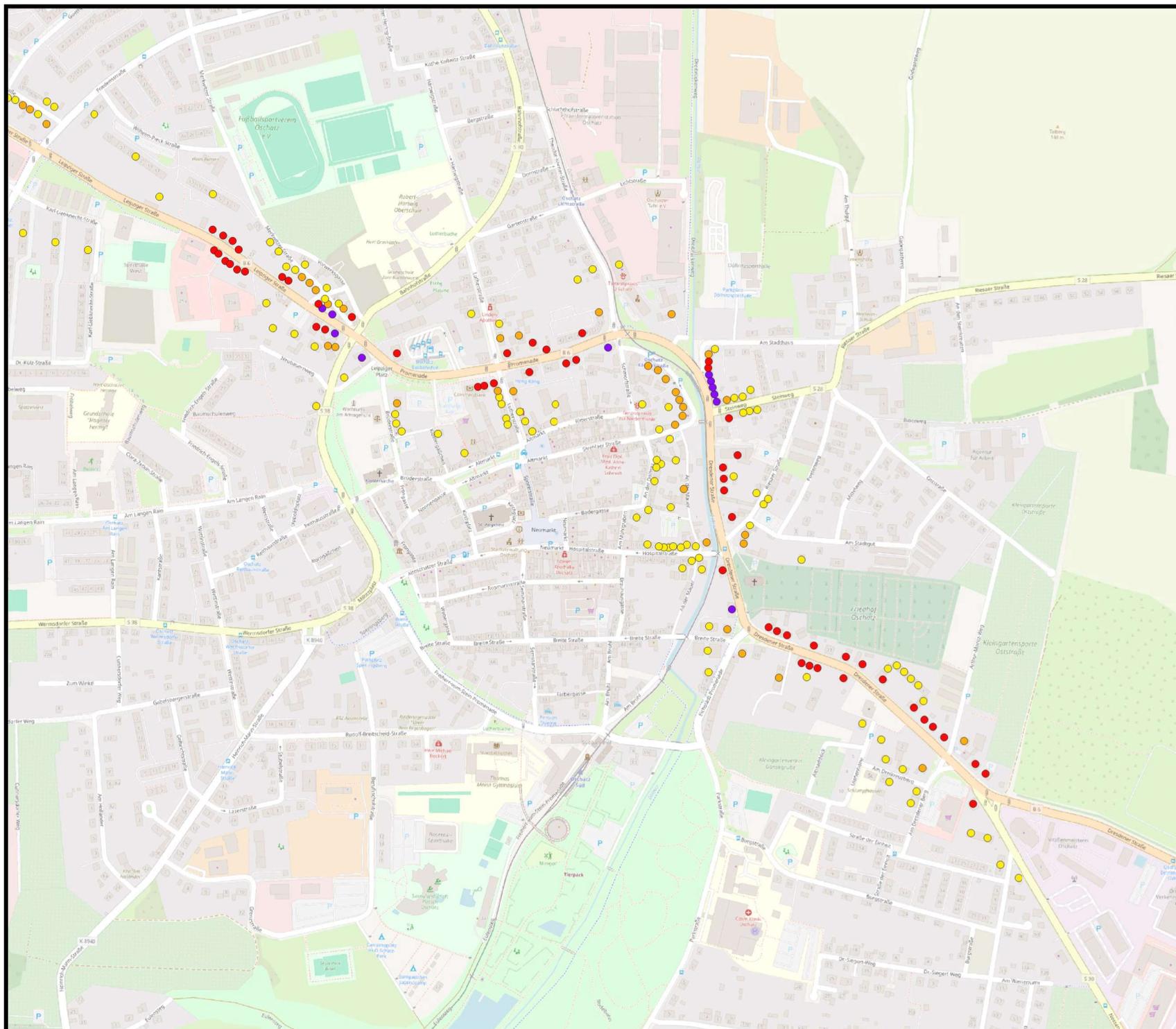
Betroffenheiten - Gebäude

Pegelklassen Lärmimmission

LDEN

- $\geq 74,5$  dB(A)
- 69,5 bis  $< 74,5$  dB(A)
- 64,5 bis  $< 69,5$  dB(A)
- 54,5 bis  $< 64,5$  dB(A)

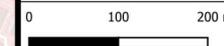
Verwaltungsgrenze



City

Quellen:  
 - projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
 - projektbezogene Daten des LfULG  
 - Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG)

Stand: 22.01.2024



### Lärmkartierung

Betroffenheiten - Gebäude

Pegelklassen Lärmimmission

L<sub>den</sub>

- $\geq 74,5$  dB(A)
- 69,5 bis  $< 74,5$  dB(A)
- 64,5 bis  $< 69,5$  dB(A)
- 54,5 bis  $< 64,5$  dB(A)

Isophonen

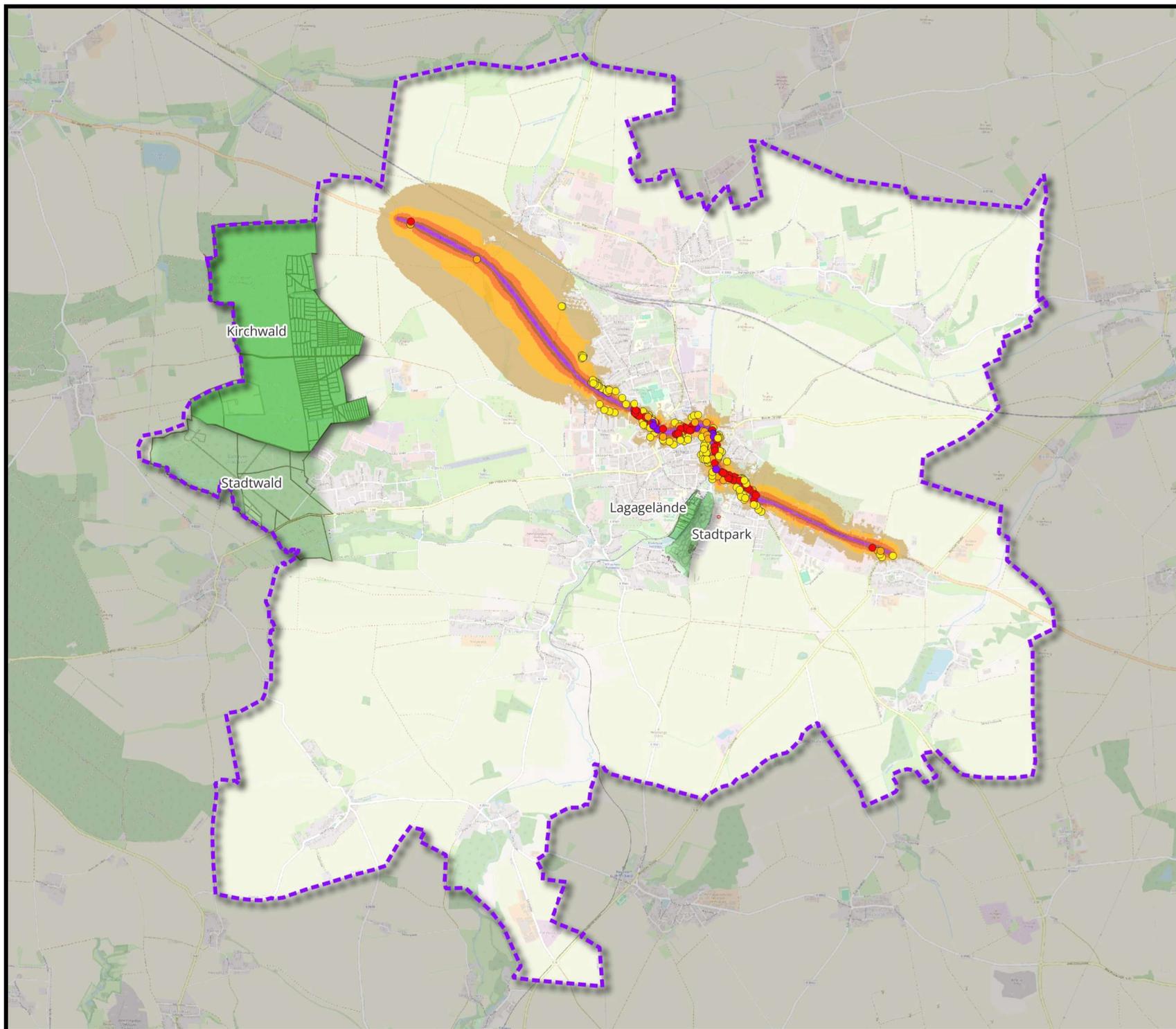
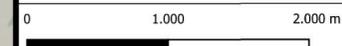
DEN

- L<sub>den</sub>5054
- L<sub>den</sub>5559
- L<sub>den</sub>6064
- L<sub>den</sub>6569
- L<sub>den</sub>7074
- L<sub>den</sub>Ab75

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LfULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LfULG)

Stand: 30.01.2024



### Lärmkartierung

Betroffenheiten - Gebäude

Pegelklassen Lärmimmission

L<sub>DEN</sub>

- 69,5 bis < 74,5 dB(A)
- 64,5 bis < 69,5 dB(A)

Isophonen

DEN

- L<sub>den</sub>5054
- L<sub>den</sub>5559
- L<sub>den</sub>6064
- L<sub>den</sub>6569
- L<sub>den</sub>7074
- L<sub>den</sub>Ab75
- Verwaltungsgrenze

Kirch- und Stadtwald

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LfULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LfULG)

Stand: 30.01.2024

0 400 800 m

**Lärmkartierung**

Betroffenheiten - Gebäude

Pegelklassen Lärmimmission

L DEN

- 69,5 bis < 74,5 dB(A)
- 64,5 bis < 69,5 dB(A)
- 54,5 bis < 64,5 dB(A)

Isophonen

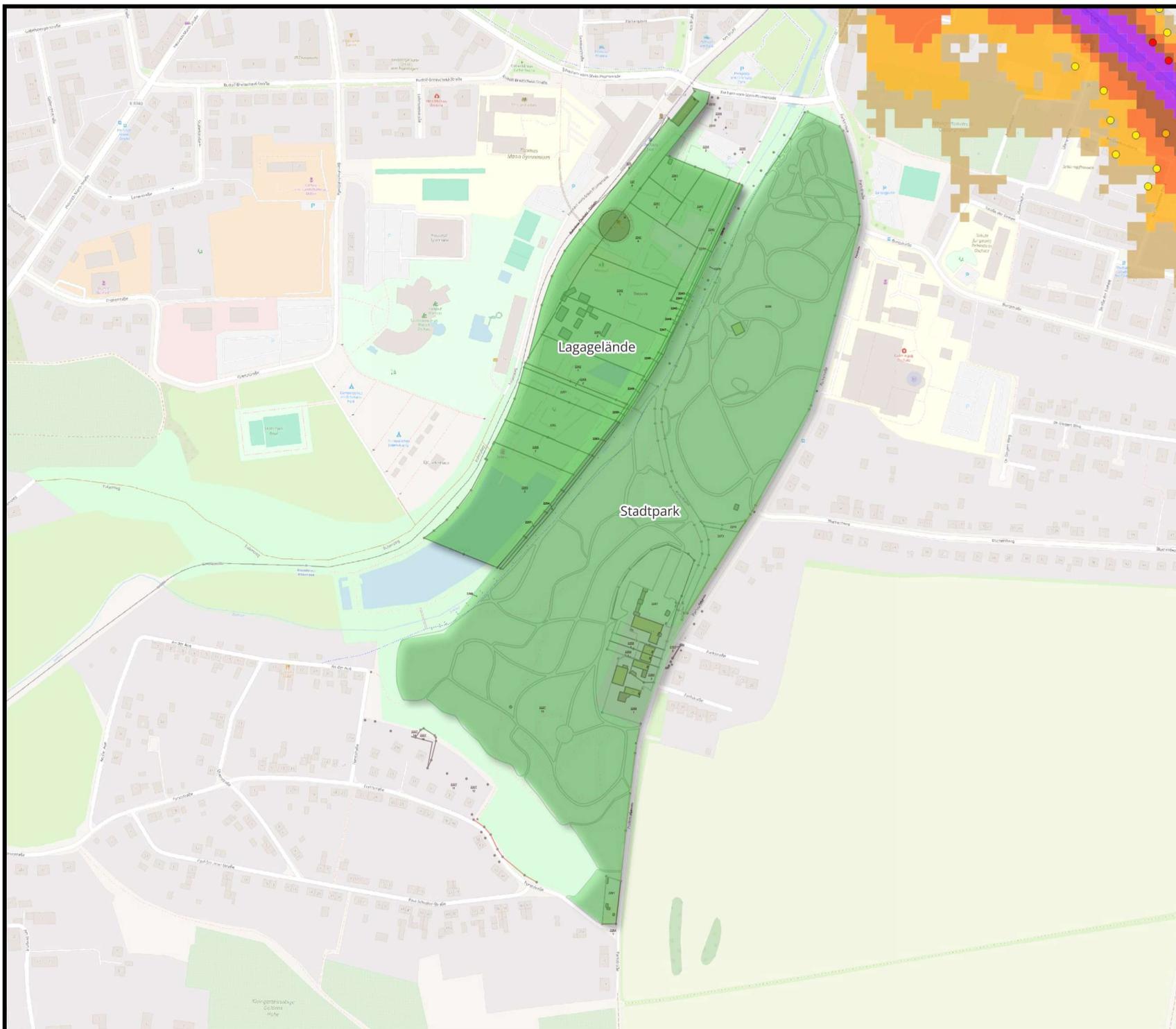
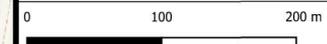
DEN

- Lden5054
- Lden5559
- Lden6064
- Lden6569
- Lden7074
- LdenAb75
- Verwaltungsgrenze

Lagagelände und Stadtpark

Quellen:  
 - projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
 - projektbezogene Daten des LfULG  
 - Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG)

Stand: 30.01.2024



### Lärmkartierung

Betroffenheiten - Gebäude

Pegelklassen Lärmimmission

LNight

- $\geq 64,5$  dB(A)
- 59,5 bis  $< 64,5$  dB(A)
- 54,5 bis  $< 59,5$  dB(A)
- 44,5 bis  $< 54,5$  dB(A)

--- Verwaltungsgrenze

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LFULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LFULG)

Stand: 22.01.2024

0 900 1.800 m

### Lärmkartierung

Betroffenheiten - Gebäude

Pegelklassen Lärmimmission

LNight

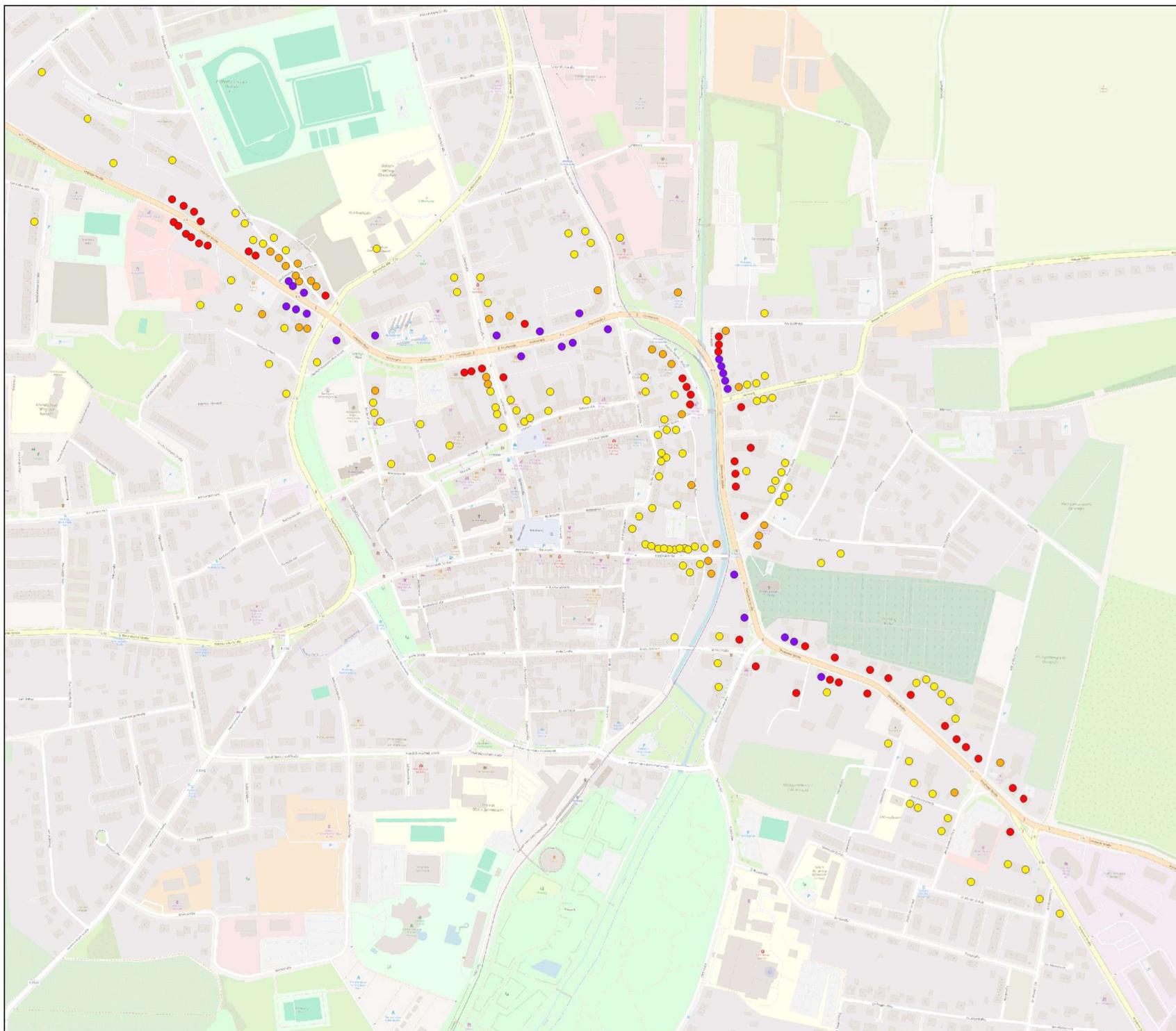
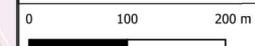
- $\geq 64,5$  dB(A)
- 59,5 bis  $< 64,5$  dB(A)
- 54,5 bis  $< 59,5$  dB(A)
- 44,5 bis  $< 54,5$  dB(A)

Verwaltungsgrenze

City

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LFULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LFULG)

Stand: 22.01.2024



### Lärmkartierung

Betroffenheiten - Gebäude  
Pegelklassen Lärmimmission

L<sub>Night</sub>

- $\geq 64,5$  dB(A)
- 59,5 bis  $< 64,5$  dB(A)
- 54,5 bis  $< 59,5$  dB(A)
- 44,5 bis  $< 54,5$  dB(A)

Isophonen

Night

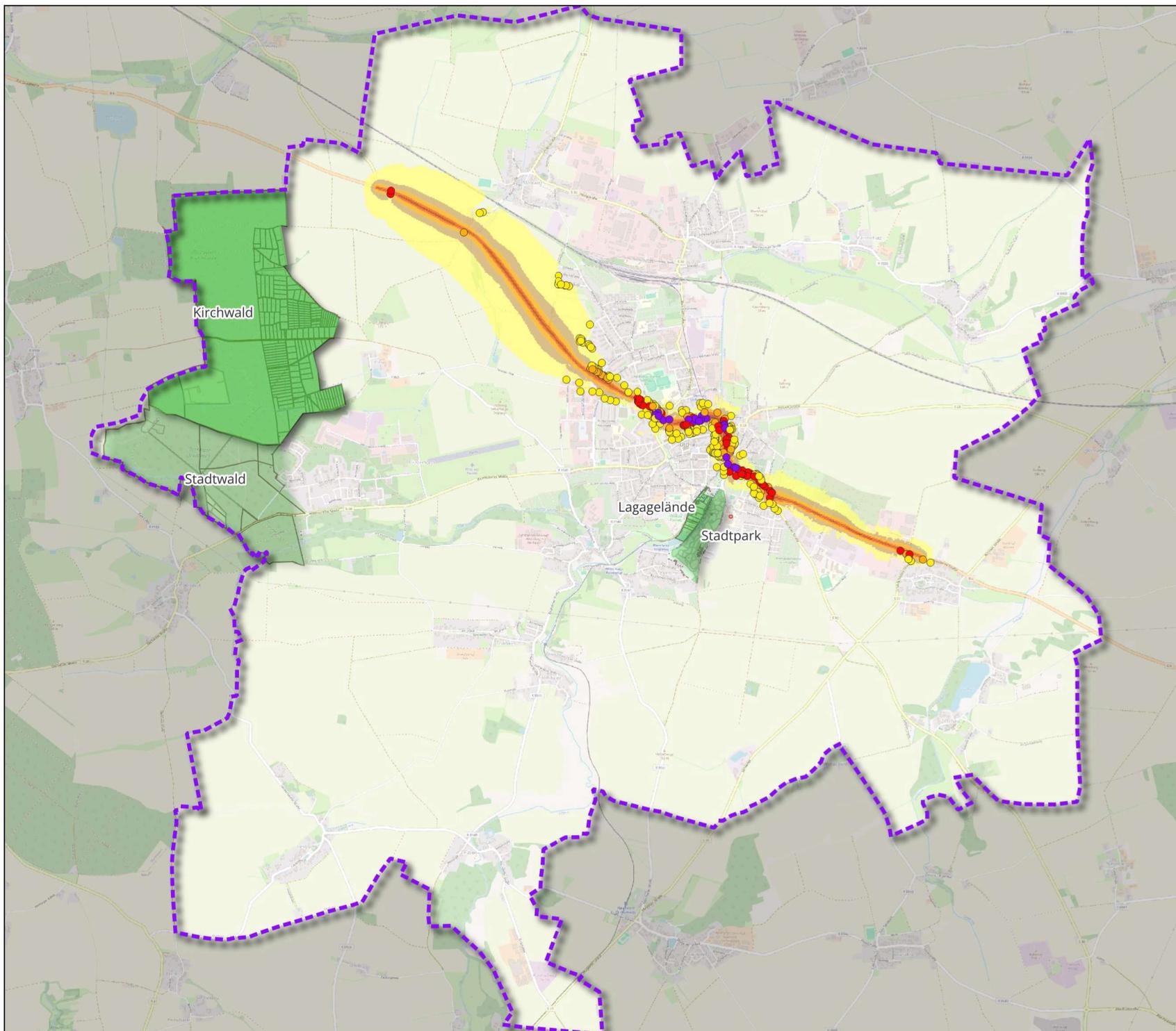
- L<sub>night</sub>4549
- L<sub>night</sub>5054
- L<sub>night</sub>5559
- L<sub>night</sub>6064
- L<sub>night</sub>6569
- L<sub>night</sub>Ab70
- Verwaltungsgrenze

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LfULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LfULG)

Stand: 30.01.2024

0 900 1.800 m



### Lärmkartierung

Betroffenheiten - Gebäude  
Pegelklassen Lärmimmission

LNight

- 59,5 bis < 64,5 dB(A)

Isophonen

Night

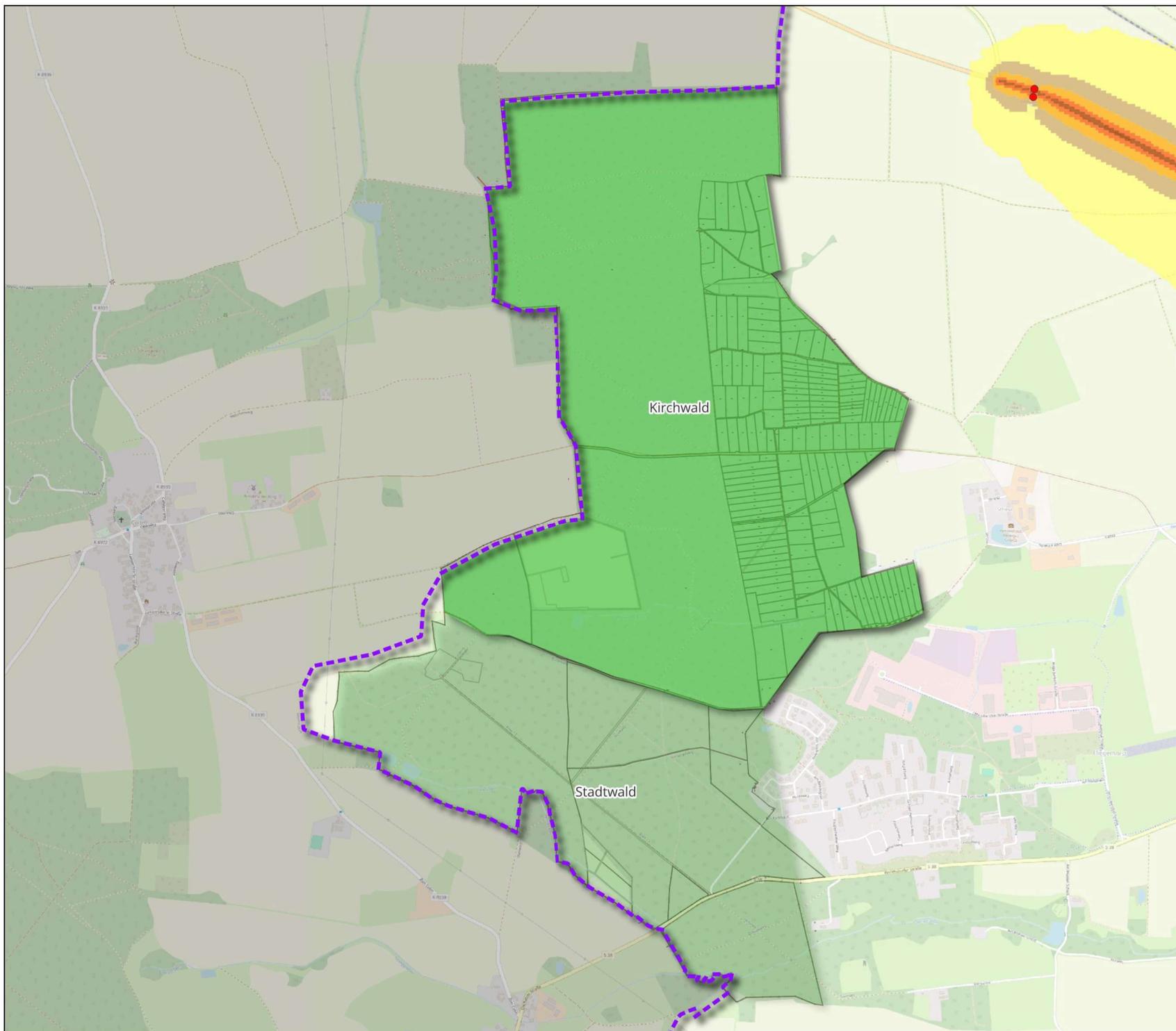
- Lnight4549
- Lnight5054
- Lnight5559
- Lnight6064
- Lnight6569
- Verwaltungsgrenze

Kirch- und Stadtwald

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LFULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LFULG)

Stand: 30.01.2024

0 400 800 m



**Lärmkartierung**

Betroffenheiten - Gebäude  
Pegelklassen Lärmimmission

L<sub>Night</sub>

● 44,5 bis < 54,5 dB(A)

Isophonen

Night

■ L<sub>Night</sub>4549

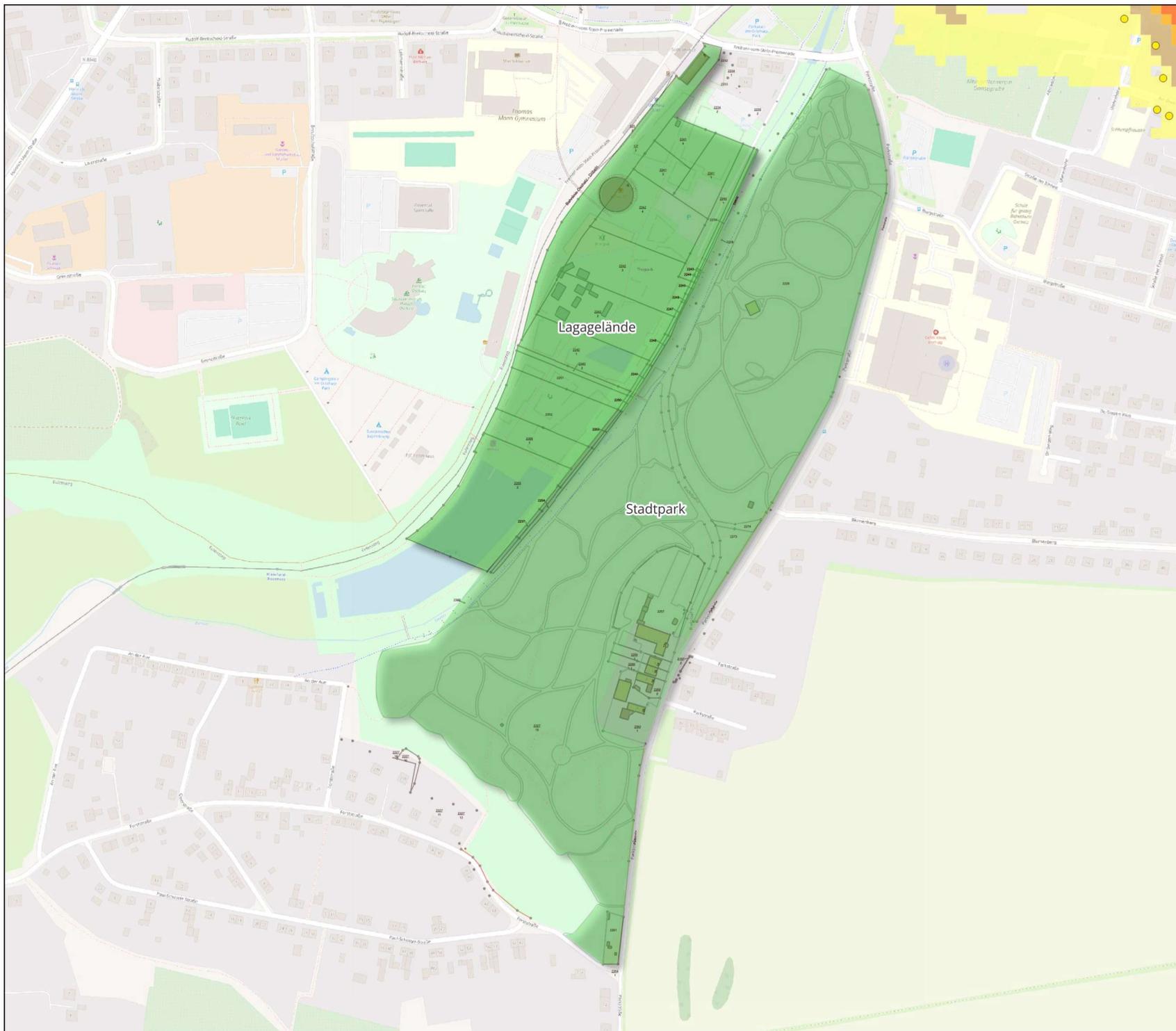
■ L<sub>Night</sub>5054

■ L<sub>Night</sub>5559

■ L<sub>Night</sub>6064

■ L<sub>Night</sub>6569

▭ Verwaltungsgrenze



Lagagelände und Stadtspark

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LfULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG)

Stand: 30.01.2024

0 100 200 m

### Lärmkartierung

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke DTW

#### Straßen

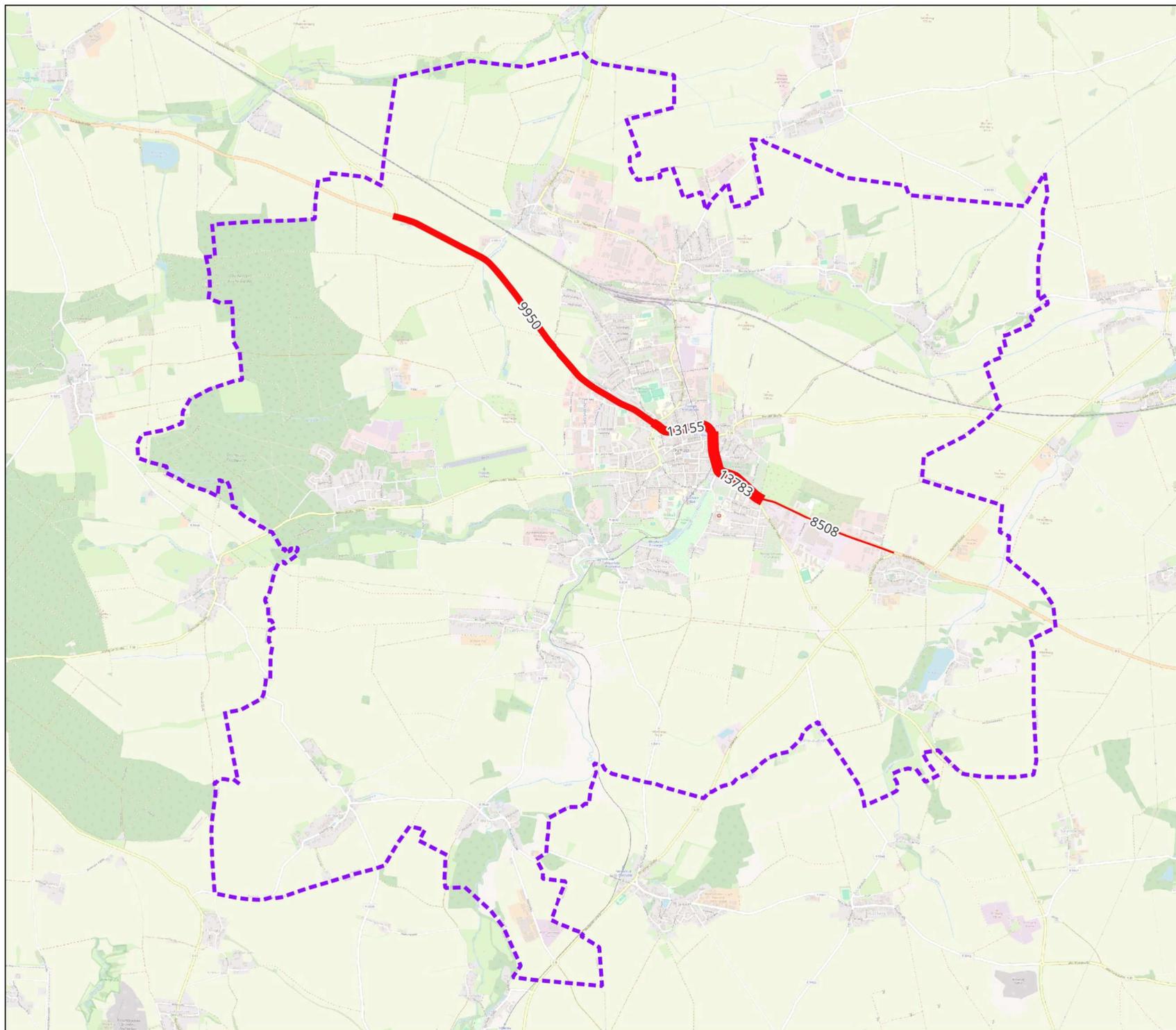
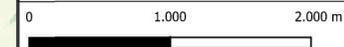
Kfz/Tag

-  8.508 - 8.508
-  8.508 - 9.950
-  9.950 - 13.155
-  13.155 - 13.783
-  Bereiche

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LfULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LfULG)

Stand: 04.01.2024



### Lärmkartierung

Maximal zulässige  
Höchstgeschwindigkeit

Straßen

Höchstgeschwindigkeit [km/h]

 50

 70

 100

 Bereiche

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LFULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LFULG)

Stand: 14.12.2023

0 900 1.800 m



### Lärmkartierung

#### Straßennetz

 Lichtsignalanlagen

#### Fahrbahnbelag

 Gussasphalt

 Verwaltungsgrenze

Gesamtübersicht

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LFULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LFULG)

Stand: 22.01.2024

0 900 1.800 m



### Lärmkartierung

#### Straßennetz

 Lichtsignalanlagen

#### Fahrbahnbelag

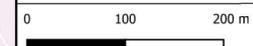
 Gussasphalt

 Verwaltungsgrenze

City

Quellen:  
- projektbezogene Daten der Stadt Oschatz  
- projektbezogene Daten des LFULG  
- Darstellung auf der Grundlage von Daten und mit Erlaubnis des  
Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
(LFULG)

Stand: 22.01.2024





## Lärmaktionsplan Runde 4 Oschatz – Maßnahmenkatalog

Lfd. Nr.	Maßnahme	Entlastungswirkung	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit
<b>1</b>	<b>Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen</b>					
1.1	Prüfung der Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen an den Knotenpunkten Dresdner Straße / Nossener Straße und Leipziger Straße / Friedensstraße (M1.4)	mittel	hoch	langfristig	3	Straßenbaulastträger
1.2	Sicherung einer kontinuierlichen Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen, Pflege und Erhaltung der Fahrbahn kommunaler Straßen: <ul style="list-style-type: none"><li>- Abschnittsweise Decklagenerneuerung</li><li>- Reparatur von Fahrbahnschäden im Bereich von Fugen und Schachtdeckeln,</li><li>- Reparatur bzw. Austausch der Schachtdeckel</li></ul>	hoch	mittel	laufend	1	Stadt Oschatz
1.3	Instandsetzung und abschnittsweise Verbreiterung der Gehwege entlang der B 6, insbesondere zwischen Friedens- und Bahnhofstraße, zwischen Luther- und Theodor-Körner-Straße (M1.5)	gering	mittel	mittelfristig	2	Stadt Oschatz
1.4	Prüfung von Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrende in Form von Mittelinseln entlang der Bundesstraße B 6, insbesondere an der Leipziger Straße, Höhe Aral Tankstelle	gering	mittel	kurzfristig	2	Stadt Oschatz, Straßenbaulastträger
1.5	Alternativ zum Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge – Prüfung der Möglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden von 50 km/h auf 30 km/h an hochbelasteten Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen	hoch	gering	kurzfristig	1	Stadt Oschatz



## Lärmaktionsplan Runde 4 Oschatz – Maßnahmenkatalog

Lfd. Nr.	Maßnahme	Entlastungswirkung	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit
1.6	Prüfung der Anlage von Radwegen oder Radstreifen bzw. Schutzstreifen auf kommunalen Hauptverkehrsstraßen	gering	hoch	mittelfristig	1	Stadt Oschatz, Straßenbaulastträger
1.7	Prüfung einer Verlagerung des Schwerverkehrs von der Wermisdorfer Straße (S 38) auf die Leipziger Straße (B 6) - Umleitung bereits ab dem Kreisverkehr über den Trebicer Weg und die Filderstädter Straße zur B 6	Sehr hoch	mittel	mittelfristig	2	Stadt Oschatz, Straßenbaulastträger
1.8	Prüfung des Einsatzes von Dialogdisplays - Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch stationäre und mobile Messeinrichtungen sowie durch Aufstellung von Dialogdisplays an wechselnden Standorten	mittel	mittel	kurzfristig	1	Stadt Oschatz
<b>2</b>	<b>Begleitende Maßnahmen</b>					
2.1	Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm des Freistaates Sachsen: - Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Freistaates Sachsen bietet Förderungen im Zuge des Einbaus von Schallschutz an Häuserfronten entlang Staatsstraßen, bei denen festgelegte Pegelwerte überschritten werden.	mittel	mittel	mittelfristig	2	Stadt Oschatz, Freistaat Sachsen



## Lärmaktionsplan Runde 4 Oschatz – Maßnahmenkatalog

Lfd. Nr.	Maßnahme	Entlastungswirkung	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit
2.2	<p>Förderung des ÖPNV (M5.1):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Sicherung des derzeitigen Fahrtenangebotes im Stadt- und Regionalbusverkehr</li><li>- verbessertes Fahrtenangebot auf der stark schülerverkehrsorientierten, innerstädtischen Erschließungslinie A</li><li>- Optimierung bzw. kontinuierliche Anpassung der Verknüpfung des Stadt- und Regionalbusverkehrs mit dem SPNV am Oschatzer Bahnhof</li><li>- Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im Stadt- und Regionalbusverkehr</li></ul>	mittel	mittel	laufend	2	Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), Landkreis Nordsachsen, Verkehrsunternehmen
2.3	<p>Förderung des Radverkehrs (M5.3):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Schaffung attraktiver, lückenloser und sicherer Radwegeverbindungen</li><li>- bei Umgestaltung der B 6 Anlage von straßenbegleitenden Radwegen</li><li>- Ausweisung von Rad- bzw. Schutzstreifen an weiteren hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen</li><li>- Überprüfung der LSA-Steuerungen hinsichtlich der Berücksichtigung des Radverkehrs und Einsatz von gesonderten Signalebern für Radfahrer an LSA-gesteuerten Knoten</li><li>- Überprüfung der Durchführung des Winterdienstes auf Radwegen</li></ul>	mittel	mittel	laufend	2	Stadt Oschatz, LASuV, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger DB Station & Service



## Lärmaktionsplan Runde 4 Oschatz – Maßnahmenkatalog

Lfd. Nr.	Maßnahme	Entlastungswirkung	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit
2.4	Förderung des Fußgängerverkehrs (M5.2): <ul style="list-style-type: none"><li>- Sicherung durchgängiger und vernetzter Fußgängerachsen in nutzerfreundlicher Qualität</li><li>- kontinuierlicher Ausbau eines barrierefreien ÖPNV im Zusammenhang mit Bushaltestellen</li></ul>	mittel	mittel	laufend	2	Stadt Oschatz, Straßenbaulastträger
2.5	Förderung der Elektromobilität: <ul style="list-style-type: none"><li>- Prüfung von Möglichkeiten zur Aufstellung von Elektroladesäulen an öffentlichen Parkplätzen sowie an Parkplätzen von Kultur-, Freizeit- und Handelseinrichtungen</li></ul>	mittel	mittel	mittelfristig	2	Stadt Oschatz, private Betreiber
2.6	Einarbeitung der LAP-Maßnahmen in die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes <ul style="list-style-type: none"><li>- Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2005 sollte in seiner Fortschreibung die im Lärmaktionsplan erarbeiteten Maßnahmen aufgreifen und gegebenenfalls weiterentwickeln.</li></ul>	-	gering	mittelfristig	2	Stadt Oschatz
2.7	Evaluation des LAP – Regelmäßige Berichterstattung zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung <ul style="list-style-type: none"><li>- Berichterstattung über die Fortschritte und eventuelle Probleme bei der Umsetzung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, jeweils nach der Hälfte der Laufzeit des Aktionsplanes sowie vor der Fortschreibung des Planes.</li></ul>	-	gering	mittelfristig	2	Stadt Oschatz



## Lärmaktionsplan Runde 4 Oschatz – Maßnahmenkatalog

Lfd. Nr.	Maßnahme	Entlastungswirkung	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit
2.8	<p>Systematisierung der Erhebung verkehrlicher Grundlagedaten:</p> <p>Zur Schaffung einer validen Datenbasis für eine umfangreichere Lärmkartierung sollten im Straßenhauptnetz regelmäßig Verkehrserhebungen stattfinden. Dies ist auch für die strategische Verkehrsplanung von Bedeutung.</p> <p>Dazu ist ein Netz von Zählstellen festzulegen, an denen die Verkehrsmengen periodisch erfasst werden.</p>	-	gering	mittelfristig	3	Stadt Oschatz
2.9	<p>Im Rahmen der Flächennutzungsplanung: Keine Darstellung von neuen Wohnbauflächen an den Hauptverkehrswegen bzw. Einhaltung von Pufferzonen durch Darstellung von Mischbauflächen</p>	sehr hoch	gering	laufend	1	Stadt Oschatz
2.10	<p>Lärmschutzgerechte Stadtentwicklungsplanung</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bebauungspläne mit den Zielstellungen Stärkung der Innenstadt und verträgliche Nutzungsmischungen</li><li>- Entwicklung eines zentralen Versorgungsbereiches in der Innenstadt, Sicherung der dezentralen Nahversorgungsmöglichkeiten</li><li>- Einsatz von Städtebaufördermitteln für eine bestandsorientierte Stadterneuerung</li></ul>	mittel	gering	laufend	2	Stadt Oschatz
2.11	<p>Festsetzung und Ausweisung der im Kapitel 2.7 des Lärmaktionsplanes Runde 4 vorgeschlagenen ruhigen Gebiete</p>	gering bis mittel	gering bis mittel	kurzfristig	2	Stadt Oschatz



## Lärmaktionsplan Runde 4 Oschatz – Maßnahmenkatalog

Lfd. Nr.	Maßnahme	Entlastungswirkung	Kosten	Zeithorizont	Priorität	Zuständigkeit
2.12	Berücksichtigung des Schutzes ruhiger Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung (M6.2)	gering bis mittel	gering bis mittel	langfristig, laufend	2	Stadt Oschatz
2.13	Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Ausrüstung von Wohngebäuden mit Schallschutzfenstern und Lüftungsanlagen (M6.3)	gering bis mittel	gering bis mittel	langfristig, laufend	2	Stadt Oschatz
2.14	Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Errichtung von Gebäuden mit wenig lärmempfindlicher Nutzung direkt an den Hauptverkehrswegen zur Lärmabschirmung für dahinter liegende Gebäude	mittel	gering	laufend	4	Stadt Oschatz



Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
<b>Beteiligung externer Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange</b> Frist zur Stellungnahme vom 21. Februar 2024 bis 20. März 2024		
1	<b>LASuV – Sächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Leipzig</b> Stellungnahme vom 18.04.2024	
1.1	Verstetigung des Straßenverkehrs durch Optimierung der Lichtsignalanlagen Alle LSA-Knotenpunkte wurden für die Modernisierung der LSA auf neue Steuergeräte vorgesehen wurden. Diese Umrüstungen erfolgten im Jahr 2022, mit Ausnahme der LSA Steinweg und Körnerstraße, welche aufgrund der zusätzlichen Einbeziehung der Signale der Döllnitzbahn voraussichtlich erst im Jahr 2024 umgerüstet werden können. Anschließend wird das koordinierte System wieder funktionstüchtig sein.	Kenntnisnahme Bei dieser Darstellung handelt es sich um eine generelle Strategie, die laufend zu verfolgen ist.
1.2	Erleichterungen für Fußgänger und Radfahrer durch die Überprüfung / Anpassung der LSA-Schaltungen Eine Erweiterung der Fußgängerfreigaben oder die Verkürzung von Wartezeiten für den fußläufigen Verkehr grundsätzlich möglich, wären aber konträr zu der Zielstellung der Verstetigung des Verkehrs.	Kenntnisnahme Im Text wird eine Prüfung der jeweiligen Situation an den LSA-gesteuerten Knotenpunkten vorgeschlagen. Eine Veränderung soll in Anhängigkeit des Prüfergebnisses erfolgen.
1.3	Anlage 4 – Maßnahmenkatalog, Maßnahme 1.1 Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Ein Umbau der signalisierten Knotenpunkte z Kreisverkehrsplätzen allein aus Gründen der Lärminderung wird durch das LASuV NL Leipzig nicht erfolgen und auch planerisch nicht vorbereitet.	Kenntnisnahme



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Runde 4 der Stadt Oschatz in der Fassung vom 15. Februar 2024

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
1.4	<p>Anlage 4 – Maßnahmenkatalog, Maßnahme 1.4</p> <p>Die Anlage einer Querungshilfe in Höhe der ARAL-Tankstelle erfolgt im Rahmen der Anlage eines Radweges an der B 6 zwischen Oschatz und S 29/Abzw. Großböhl durch die LISt GmbH.</p> <p>Da der Knotenpunkt Dresdner Str. (B6) / Nossener Str. (S30) signalisiert ist, kann die Notwendigkeit einer Querungshilfe/Mittelinsel nicht nachvollzogen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Knotenpunkt Dresdner Straße / Nossener Straße wird gestrichen.</p>
1.5	<p>Anlage 4 – Maßnahmenkatalog, Maßnahme 1.6</p> <p>Die Prüfung der Anlage von Radverkehrsanlagen kann erfolgen. Eine kurzfristige Umsetzung daraus erwachsender baulicher Maßnahmen und insbesondere deren planerische Vorbereitung ist durch das LASuV NL Leipzig nicht leistbar.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
1.6	<p>Anlage 4 – Maßnahmenkatalog, Maßnahme 2.3</p> <p>Der Förderung des Radverkehrs stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Notwendige bauliche Maßnahmen im Zuge der B 6 und der Staatsstraßen können mittel- bis langfristig durch das LASuV NL Leipzig planerisch nicht vorbereitet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

**Auszug aus der Niederschrift**  
**zur öffentlichen Sitzung des Stadtrates der Großen Kreisstadt Oschatz**  
**am 23. Mai 2024**

Gesetzliche Anzahl der Stadträte: 25 + OB

davon anwesend: 21

wegen Befangenheit haben nicht an der Abstimmung teilgenommen: -

Gegenstand der Vorlage:  
**DS 2024-063 Lärmaktionsplan**

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 21

Nein-Stimmen: 0

Enthaltungen: 0

**Beschluss Nr. 2024-063**

**Der Stadtrat der Großen Kreisstadt Oschatz beschließt den zur Sitzung und als Anlage beigefügten vorgestellten Entwurf als Lärmaktionsplan der Großen Kreisstadt Oschatz.**

  
David Schmidt  
Oberbürgermeister

