

## Protokoll

## Anlage 4

persönlich/telefonisch

Datum: 23.08.2018

Uhrzeit: 17:00 bis 18:30 Uhr

**Betreff: Lärmaktionsplan für die Stadt Cottbus  
Öffentlichkeitsveranstaltung**

**Teilnehmer:** ca. 23 Bürger der Stadt Cottbus

- Herr Böttcher - Stadt Cottbus, Fachbereich Umwelt und Natur
- Herr Gohr - Stadt Cottbus, Straßenverkehrsbehörde
- Frau Schupp - Stadt Cottbus, Fachbereich Stadtentwicklung
- Herr Schönefeld - SVU Dresden
- Herr Schumann - SVU Dresden

### Sachverhalt:

- 1) Begrüßung und kurze Einführung zur Historie der Lärmaktionsplanung in der Stadt Cottbus durch Herrn Böttcher.
- 2) Von Herrn Schönefeld wird anschließend zu folgenden Themen informiert:
  - a) Rechtliche Grundlagen
  - b) Bestandssituation
  - c) Zielstellung und Lärminderungsstrategie
  - d) Maßnahmenkonzept
  - e) Wirkungseinschätzung
- 3) Im Rahmen der anschließenden Diskussion wurden von den Bürgern folgende Fragen, Anregungen und Hinweise gegeben bzw. erörtert:
  - a) Frage: Im Bereich der Ströbitzer Wendeschleife kommt es durch die Straßenbahn zu erheblichen Lärmbelastungen während der Kurvenfahrt, die weit in den Ortsteil hineinreichen. Insbesondere die ersten Frühfahrten (4.45 Uhr) sind besonders belastend. Nachts wird mit Bussen gefahren, die deutlich weniger Lärm emittieren. Es wurden bereits Gespräche mit Cottbusverkehr geführt, leider ohne Erfolg. Warum wird nicht mehr geschmiert, dies könnte evtl. auch dem Verschleiß vorbeugen?

Antwort (Herr Schönefeld): Straßenbahnlärm ist in der Stadt Cottbus nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Kurvenbereiche sind häufig lärmseitig problematisch. Genaue Informationen zu den konkreten Rahmenbedingungen liegen nicht vor.

Von den anwesenden Stadtverordneten wird zugesichert, dass die Thematik im nächsten Umweltausschuss auf die Tagesordnung kommt und nochmals das Gespräch mit Cottbusverkehr gesucht wird.

- b) Frage: Im Vergleich zur letzten Arbeitsgruppe Lärm haben sich die Abschnitte, für welche eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 empfohlen wird, nochmals verändert. Die Straße der Jugend ist beispielsweise nicht mehr Bestandteil. Warum ist dies so?

Antwort (Herr Schönefeld): Generell ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den genannten Straßenabschnitten lediglich um eine Handlungsempfehlung aus Sicht der Lärmaktionsplanung handelt. Die abschließende Entscheidung für eine Umsetzung obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde im Rahmen einer ermessensgerechten Einzelfallentscheidung. Diese erfolgt auf Grundlage weiterer Lärmberechnungen, welche auf Basis der Richtlinien für den Lärmschutz an Straße (RLS-90) durchzuführen sind. Die Veränderungen der Handlungsempfehlungen sind dem laufenden Planungs- und Abstimmungsprozess geschuldet. Es ist eine weitere Differenzierung erfolgt.

- c) Hinweis / Frage: Im Bereich des Nordrings zwischen Sielower Landstraße und Kreisverkehr sind ebenfalls hohe Verkehrslärmbelastungen festzustellen. Subjektiv ist der Verkehr in den letzten Jahren angestiegen. Hinzu kommt, dass insbesondere nachts bzw. am Wochenende, wenn die Ampeln ausgeschaltet sind, diese Straße vermehrt für Straßenrennen genutzt wird. Warum werden für den Nordring keine konkreten Maßnahmen empfohlen?

Antwort (Herr Schönefeld): Im Vergleich zu anderen Straßen ist der Abstand zwischen Wohnbebauung und Fahrbahn größer. Entsprechend bestehen gerade bei den kurzfristigen Maßnahmen keine Eingriffsoptionen.

- d) Hinweis / Frage: Die Schaltung an der Fußgänger-Ampel am Einkaufszentrum TKC ist zum einen für die Fußgänger zu kurz und zum anderen erfolgt die Freigabe der Fußgänger gemeinsam mit dem einbiegenden Kfz-Verkehr. Dadurch gibt es häufig Konflikte und Beinahe-Unfälle.

Antwort Herr Schönefeld: LSA-Schaltungen sind nicht vordergründig Thema der Lärmaktionsplanung. Es ist eine gesonderte Überprüfung unabhängig von der Lärmaktionsplanung zu empfehlen.

Ergänzung Herr Gohr: In 14 Tagen kommt die Unfallkommission der Stadt Cottbus zusammen. Es wird zugesichert, dass die Thematik dort in die Diskussion aufgenommen wird.

- e) Hinweis: Auch die Willy-Brandt-Straße wird nachts als Rennstrecke genutzt.

- f) Hinweis: Die Anlieferung des Rewe-Marktes in Sandow erfolgt in den zeitigen Morgenstunden und führt zu erheblichen Belästigungen der angrenzenden Wohnbebauung. Auch wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/h nicht eingehalten. Gespräche über eine evtl. Änderung der Anfahrt blieben ergebnislos. Zusätzliche Belästigungen ergeben sich durch die Öffnungszeiten bis 24 Uhr.

Antwort: Die Thematik ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Umsetzung von Beschränkungen ist für einzelne Fahrzeuge im öffentlichen Straßennetz nicht umsetzbar.

- g) Hinweis: Der in den vergangenen Jahren erfolgte Gleisrückbau steht dem Ziel, Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen, entgegen.
- h) Hinweis / Frage: Seit der Eröffnung der Bahnhofstraße ist das Verkehrsaufkommen auf dem Mittleren Ring in Ströbitz angestiegen. Bei der Sanierung der Pappelallee wurde auf eine Lärmschutzwand verzichtet. Der angelegte Grünstreifen hilft indes nur wenig. Die neu eingerichtete Ampel sorgt gerade durch die Lkws für erhebliche Erschütterungen in den Wohnungen. Gibt es eine Möglichkeit nachträglich die im Vortrag gezeigten Gabionenwände zu errichten?
- i) Antwort Herr Schönefeld: Zu den Planungen für die Umsetzung des Mittleren Ringes liegen den Anwesenden keine konkreten Informationen vor, welche ad-hoc eine Einschätzung der Rahmenbedingungen ermöglichen. Eine Berücksichtigung des Mittleren Ringes bei der Prüfung der Möglichkeiten für zusätzliche Gestaltungselemente als Schallschutzelement wird zugesagt. Von den anwesenden Stadtverordneten wird zugesichert, das Thema im nächsten Unterausschuss anzusprechen.
- j) Hinweis / Frage: Im Verlauf der Sielower Chaussee wurde das Recht zur Benutzung des Gehweges durch den Radverkehr („Gehweg, Rad frei“) aufgehoben. Damit muss der Radverkehr die Fahrbahn im Mischverkehr benutzen. Es bestehen hohe Konfliktpotenziale. Häufig wird ohne Sicherheitsabstand überholt. Auch ein Queren der Straße für Fußgänger ist nur sehr schwer möglich.
- k) Antwort Dr. Kühne: Aus Pressemitteilungen zufolge ist die Radfreigabe nach zwei Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern aufgehoben worden. Auch weil der Gehweg zu schmal ist.
- l) Hinweis / Frage: Warum wurde für die Madlower Hauptstraße keine Verbesserung der gesamten Fahrbahnoberfläche vorgeschlagen? Der Passus scheint lediglich den Gleisbereich zu betreffen.

Antwort Herr Schönefeld: Dem ist nicht so. Der Maßnahmenbaustein umfasst eine generelle Verbesserung der Fahrbahnoberfläche. Die konkrete Benennung des Gleiskörpers soll lediglich auf die besondere Dringlichkeit hinweisen.

- m) Hinweis / Frage: Die bestehende Tempo 30-Regelung in der Nacht in der Madlower Hauptstraße hat bereits zu einer Verbesserung geführt. Leider fehlt es an Kontrollen, welche sicherstellen, dass diese Begrenzung auch konsequent eingehalten wird. Extrem störend sind weiterhin vor allem nachts dröhnende Motorräder. Ist die Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung auch tagsüber möglich?

Antwort Herr Schönefeld: Das Thema Kontrolle von Fahrzeugen bzw. Geschwindigkeitsüberwachung ist im LAP bereits berücksichtigt, obgleich das notwendige Personal dazu fehlt. Auch wenn die Geschwindigkeit nicht immer eingehalten wird, ist nachweislich bereits durch die Beschilderung ein Rückgang des Geschwindigkeitsniveaus zu verzeichnen. Mit der Tempo 30 nachts hat die Straßenverkehrsbehörde ihr Ermessen in diesem Abschnitt im Vergleich zu anderen Städten bereits im Sinne des Gesundheitsschutzes ausgeübt. Hinsichtlich einer Erweiterung auf den Tageszeitraum ist eine entsprechende Anordnung deutlich schwieriger. Bei der Abwägung sind die Tags

größeren Beeinträchtigungen für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen. Angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen ist eine Umsetzung aktuell nicht realistisch.

- n) Hinweis / Frage: In der Senftenberger Straße haben das Verkehrsaufkommen insgesamt sowie auch der Schwerverkehr nicht erst seit der Baustelle am Bahnhof zugenommen. Auch fahren hier Busse entlang und die Fahrbahnoberfläche ist in einem schlechten Zustand. Was gibt es hier für Möglichkeiten?

Antwort Herr Schönefeld: Die Verkehrsaufkommen liegen unter dem Kartierungsschwellwert von 3 Mio. Kfz Jahr. Eine Einschätzung der Belastungen sowie eine Ableitung von Handlungsmöglichkeiten ist im Lärmaktionsplanung ohne konkrete Zahlen schwierig. Bei einer zukünftigen Umgestaltung sollten die Empfehlungen zur verkehrsberuhigenden Gestaltung im Nebennetz berücksichtigt werden.

- o) Hinweis: Generell ist ein Anstieg von rücksichtslosem und pöbelhaftem Verhalten im Straßenverkehr bzw. innerhalb der Stadt zu verzeichnen. Subjektiv sind häufig Fahrzeuge aus dem Umland auffällig. Es fehlt an Kontrollen.
- p) Hinweis / Frage: Die Interessengemeinschaft B 169 spricht die Fördermöglichkeit des Landes zum Thema Lärmsanierung in Form von Lärmschutzfenstern an Bundesstraßen an.

Antwort Herr Schönefeld: Das Problem dabei ist, dass die Stadt Cottbus selbst Bau- lastträger der Bundesstraßen in ihrem Stadtgebiet ist und deshalb nach den aktuell vorliegenden Informationen nicht auf das Bundesprogramm zurückgreifen kann. Dennoch sollte nachgehakt werden, ob zumindest ein Teil vom Land gefördert werden kann. Darüber hinaus sollte passiver Lärmschutz nur das letzte Mittel bilden, wenn alle anderen Maßnahmen nicht umsetzbar sind. Denn die Hauptzielstellung der EU-Richtlinie beinhaltet, den Umgebungslärm zu minimieren. Optimaler Weise sollte daher möglichst eine Lärminderung an der Quelle z. B. durch den Einsatz von Lärmoptimiertem Asphalt erfolgen.

- q) Hinweis: Vermehrt werden auf Parkplätzen des Einzelhandels nächtliche Treffen der Tuning-Szene abgehalten, die es zu kontrollieren gilt.
- 4) Herr Böttcher schließt die Veranstaltung und dankt allen Teilnehmern für Ihre Teilnahme sowie die konstruktive Diskussion.

**Aufgestellt:** Dresden, den 28.08.2018

Dipl.-Ing. Marcus Schumann