

**Entwurf zur**  
**Fortschreibung der Lärmaktionsplanung**  
**der**  
**Stadt Dessau-Roßlau**

# **Inhaltsverzeichnis**

1.	Allgemeine Angaben	Seite 1
2.	Bewertung der Ist-Situation	Seite 3
3.	Maßnahmeplanung	Seite 5
4.	Mitwirkung der Öffentlichkeit	Seite 9
5.	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	Seite 11
6.	Evaluierung des Aktionsplans	Seite 12
7.	Inkrafttreten des Aktionsplans	Seite 13

Anlage 1: Übersicht der Grenz-, Richt- und Orientierungswerte

Anlage 2: Abkürzungsverzeichnis

Anlage 3: Abwägung 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

# Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz, 4. Stufe (2024)

<b>Kommune</b>	<b>Stadt Dessau-Roßlau</b>
Bundesland	Sachsen-Anhalt



## 1. Allgemeine Angaben

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde	Dessau-Roßlau
Gebietskörperschaft	Gemeinde
Amtlicher Gemeindeschlüssel	15001000
Vollständiger Name der Behörde	Amt für Umwelt- und Naturschutz
Straße	Zerbster Straße
Hausnummer	4
Postleitzahl	06844
Ort	Dessau-Roßlau
E-Mail ( <i>freiwillige Angabe</i> )	<a href="mailto:umweltamt@dessau-rosslau.de">umweltamt@dessau-rosslau.de</a>
Internet-Adresse ( <i>freiwillige Angabe</i> )	<a href="http://www.dessau-rosslau.de">www.dessau-rosslau.de</a>

### 1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird <sup>1</sup>

Beschreibung der Gemeinde

In der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau leben derzeit ca. 82.400 Einwohner. Die wesentlichen Quellen des Verkehrslärms sind die Bundesautobahn A 9, die Bundesstraßen B 184, B 185 und B 187 sowie die innerörtlichen Gemeindestraßen. Die Stadt Dessau-Roßlau hat die 4. Stufe der Lärmkartierung für den Straßenverkehr 2023 aktualisiert und im Internet unter folgenden Link veröffentlicht.

<https://owncloud.dessau.de/index.php/s/CDrbRi7YmS6RpQb>

Für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung wurden alle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr berücksichtigt, d. h. sowohl die kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen als auch freiwillig die Gemeindestraßen mit einem solchen Verkehrsaufkommen.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat im Jahr 2023 die Lärmkartierung für die durch Dessau-Roßlau führende kartierungspflichtige Eisenbahnstrecke mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr erstellt. Die Ergebnisse der Lärmkartierung für die Haupteisenbahnstrecken kann unter folgenden Link abgerufen werden:  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/st/st\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/st/st_node.html).

Die Ausarbeitung des Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken erfolgt zentral durch das EBA. Weitere Informationen dazu sowie der Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken können unter <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de> eingesehen werden.

erstmalige Aufstellung  
des Lärmaktionsplans

nein

Fortschreibung/ Überarbeitung des  
Lärmaktionsplans

ja

vom:

24.07.2018

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund <sup>2</sup>

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in § 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

### 1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Eine Übersicht geltender nationaler Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm verwendet werden, enthält Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Das Dokument kann auf folgender Internetseite abgerufen werden:

[https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung\\_1667389269.pdf](https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf)

Eine Übersicht zu den national geltenden Lärmgrenzwerten ist ebenfalls in Anlage 1 zu finden.

Informationen über zusätzliche Grenzwerte, Auslösewerte o. ä., die im Aktionsplan verwendet wurden (*freiwillige Angabe*)

Die Grenzwerte für die Lärmindizes  $L_{DEN} > 65$  dB(A) und  $L_{Night} > 55$  dB(A) werden analog zu den Auslösewerten der vorherigen Stufen der Lärmaktionsplanung festgelegt. Diese liegen in der Größenordnung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV für Mischgebiete. Eine Absenkung dieser Grenzwerte ist nicht begründbar, da keine anspruchsvolleren Anforderungen für eine Lärmsanierung von Bestandsstraßen als für den Bau neuer Verkehrswege gestellt werden können. Zudem sind auf zahlreichen Bestandsstraßen (noch) im nennenswerten Umfang Lärmbetroffenheiten mit Belastungspegeln  $> 65$  dB(A) zu verzeichnen, welche vor einer Absenkung des Grenzwertes zunächst deutlich verringert werden sollten.

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind <sup>3</sup>

#### 2.1.1 Hauptverkehrsstraßen (freiwillige Angabe)

Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl	4.133	3.539	2.616	270	2

L <sub>NIGHT</sub> [dB(A)]	>45-50	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl	4.513	3.489	3.086	386	8	0

Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	55 - 64	65 - 74	>75
Fläche/km <sup>2</sup>	62	18	3
Wohnungen/Anzahl	5.000	1.400	0
Schulgebäude/Anzahl	3	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	1	0	0

Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung
Anzahl	3	1.827	433

### 2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten <sup>4</sup>

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

10.560
--------

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L<sub>Night</sub> durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

6.969
-------

### 2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen / bei LAP ohne Maßnahmen: Begründung des Abwägungsergebnisses <sup>5</sup>

Bezüglich Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Lärmquellen

Der größte Lärmverursacher ist der Straßenverkehr. Am stärksten betroffen sind die Bereiche, welche an die großen Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahn A 9 und die Bundesstraßen B 184, B 185 und B 187 sowie innerstädtische Bereiche mit hohem Verkehrsaufkommen) angrenzen. Dort überschreiten die Mittelungspegel an vielen Fassaden tags 65 dB(A) und nachts 55 dB(A). In Teilen werden sogar 75 dB(A) für den L<sub>DEN</sub> und 65 dB(A) für L<sub>Night</sub> überschritten (bspw. in Teilbereichen der Ludwigshafener Straße, der Askanischen Straße, der Heidestraße/Franzstraße und der Südstraße in Roßlau).

Der Mittelungspegel des Schienenlärms beträgt an vielen Fassaden in der Nähe der Eisenbahnstrecke 60 dB(A) für den L<sub>DEN</sub> und 50 dB(A) für den L<sub>Night</sub>.

## 2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans<sup>6</sup> *(freiwillige Angaben)*

Kosten-Nutzen-Analysen

Höhe der Lärmbelastung

Zahl der lärmbelasteten Menschen

Zusätzliche Kriterien / Erläuterungen:

Umsetzbarkeit/ rechtliche Rahmenbedingungen:  
Bei der Erarbeitung der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung für die Stadt Dessau-Roßlau wurden bei der Ausweisung weiterer Maßnahmen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen außer Acht gelassen. Aufgrund der restriktiven Rahmenbedingungen in Sachsen-Anhalt ist keine vollständige und zeitnahe Umsetzung dieser Maßnahmen zu erwarten, wie die Erfahrungen aus den vorherigen Stufen der Lärmaktionsplanung gezeigt haben.  
Für die, per Erlasslage und geübter Praxis, benötigte Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde zur Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen wird aktuell von dieser beispielsweise eine Berechnung der Lärminderungswirkung nach RLS-19 verlangt, wofür gemäß den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) keine Rechtsgrundlage existiert.  
Für die in der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung beschlossene Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Heidestraße, Franzstraße und Askanische Straße wurde die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beispielsweise nur im Nachtzeitraum gewährt. Diese Vorgehensweise hat erhebliche Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Maßnahme verursacht, da unterschiedliche Geschwindigkeiten im Tag- und Nachtzeitraum mit den vorhandenen Steuergeräten der Lichtsignalanlagen nicht realisierbar sind. Der notwendige Umbau der Steuergeräte hat weitere finanzielle und zeitliche Probleme verursacht wodurch die Lärminderungswirkung, bei höheren finanziellen Aufwendungen, verringert wurde.  
Als Ergebnis dieser Praxis werden in der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung lediglich Voruntersuchungen zur Geschwindigkeitsreduzierung in den Maßnahmenplan aufgenommen.

### 3. Maßnahmeplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung <sup>7</sup>

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart <sup>8</sup>	Erläuterung (Wo, was)
<b>bereits realisierte Maßnahmen</b>		
1	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Neubau Roßlauer Allee
2	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Neubau Heinrich-Deist-Straße (ehemals Bahnhofstraße) - Komplettierung Westtangente - Widmung als Bundesstraße B 184
3	Maßnahmen am Straßenbelag	Albrechtstraße/ Stadteinfahrt Nord - lärmmindernde Fahrbahnoberfläche, Rückbau von 4 auf 2 Fahrspuren, teilweise Durchfahrtsverbot für Lkw stadteinwärts- Innenstadt vom <b>Durchgangsverkehr befreit</b>
4	Kreisverkehre und Kreuzungen	Knotenumgestaltung "Sieben Säulen" Rückbau Ampel - Neubau Kreisverkehr
5	Fahrverbote und Umleitungen für Lkw	Durchfahrtsverbote für Lkw - einzelne Abschnitte Heidestraße, Puschkinallee, Ziebigker Straße, Gropiusallee und Kühnauer Straße
6	Maßnahmen am Straßenbelag	Instandsetzung von Straßenschäden im Stadtgebiet - Lärmschutz in die Bewertung von Straßenschäden aufgenommen
7	Maßnahmen am Straßenbelag	Überdeckung von Pflasteroberflächen mit Asphalt in der Berliner Straße und im Theaterviertel
8	Maßnahmen am Straßenbelag	Überdeckung von Pflasteroberflächen mit Asphalt in der Karlstraße + Durchfahrtsverbot für Lkw
9	Veränderung/Reduzierung der Fahrspuren	Umgestaltung Kavallerstraße, geänderte Verkehrsführung, Tempo 30 und Durchfahrtsverbot für Lkw
10	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf einzelnen Abschnitten der Luchstraße/ Magdeburger Straße und Köthener Straße
<b>bisher nicht realisierte Maßnahmen der 3. Stufe Lärmaktionsplanung</b>		
11	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf folgenden Straßenabschnitten: Heidestraße, Franzstraße im Nachtzeitraum - in Umsetzung
12	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf folgenden Straßenabschnitten: Kühnauer Straße, Wolfgangstraße - Voruntersuchungen
13	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Ringschluss Dessau Nord - Verfahren ruht
14	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Neubau 2. Muldebrücke - Planfeststellungsverfahren zurück gezogen
15	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Teilortsumgehung Roßlau - Vorplanung - Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan

### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete) <sup>11</sup>

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart <sup>8</sup>	Erläuterung (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens <i>(freiwillige Angabe)</i>	Kosten der Maßnahme [€] <i>(freiwillige Ang.)</i>
<b>beschlossene Maßnahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung</b>				
1	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Voruntersuchung Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf der Kühnauer Straße und Wolfgangstraße	3 dB(A) Schallpegelminderung	
2	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Teilortsumgehung Roßlau - Vorplanung - Berücksichtigung im Bundesverkehrswegeplan	3 dB(A) Schallpegelminderung	
3	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Ringschluss Nord - Verfahren ruht		
<b>Maßnahmen der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung</b>				
3	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung	Voruntersuchungen zur Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h in der Südstraße in Roßlau	3 dB(A) Schallpegelminderung	
4	Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten	Geschwindigkeitsanzeige (Dialog-Display) in beide Fahrrichtungen in der Köthener Straße, Magdeburger Straße und der L 134 in Richtung Orsteingang	Überprüfung der Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	
5	Leise Motoren	Erarbeitung Ladeinfrastrukturkonzept auf öffentlichen Parkflächen	Erhöhung Anteil E-Autos	
6	Maßnahmen am Straßenbelag	Überdeckung Pflaster Schlachthofstraße und Oechelhaeuser Straße	Verringerung Rollgeräusche um etwa 3 dB(A)	
7	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger	Sanierung Radwege gemäß Mängelliste Radverkehrskonzept	Erhöhung Radverkehrsanteil	

8	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger	Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße auf der östlichen Parallele zur Heidestraße zwischen Tempelhofer Straße und Helmut-Kohl-Straße	Erhöhung Radverkehrsanteil durch Erhöhung der Attraktivität für den Radverkehr	
9	Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung	Lärmminderung in der Stadtplanung	Ziel: Stadt der kurzen Wege, Förderung lärmarmen Verkehrsmittel, Steigerung der Aufenthaltsqualität	
10	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger	Schaffung von überdachten Fahrradabstellanlagen an Schulen, Kita, Hort und Bahnhöfen	Erhöhung Radverkehrsanteil, Verringerung des Schulbringverkehrs	
11	Zeitliche Beschränkung für Pkw	Unterstützung von Veranstaltungsformaten wie bspw. dem Tag des guten Lebens/ autofreier Tag	kurzfristige modellhafte Sperrung einzelner Straßen für den motorisierten Verkehr zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Innenstadtbelebung	
12	Parkraumbewirtschaftung	Unterstützung von Veranstaltungsformaten wie bspw. dem Internationalen Parkingday	kurzfristige, modellhafte Parkflächenumwidmung bspw. zu Sitzflächen oder Pflanzinseln zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Innenstadtbelebung	

Erläuterungen des erwarteten Nutzens (*Pflichtangabe*)

Die konkrete Bestimmung des erwartbaren Nutzens kann im Einzelfall nur durch eine Schallimmissionsprognose belegt werden. Aus Kostengründen wird diese erst durchgeführt, sobald die Umsetzung der Maßnahme ansteht und im Vorfeld durch ein aktuelles Verkehrsgutachten die Verdrängungseffekte ermittelt wurden, welche sich durch die Realisierung der Maßnahme ergeben.

Allgemein kann ausgeführt werden, dass unter Berücksichtigung der Daten wie Verkehrsstärke, Verdrängungseffekte und Straßenoberflächen eine Entlastungswirkung für die Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h eine Pegelminderung um etwa 3 dB(A) erwartet wird.

Die Überdeckung des Pflasterbelags mit Asphalt (mit SMA7 / SMA8) auf der Schlachthofstraße und der Oechelhaeuser Straße ergibt eine prognostizierte Pegelreduzierung von etwa 4 dB(A) (gemäß RLS-19).

### 3.3 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm <sup>12</sup>

Gibt es eine langfristige Strategie?

Ja
----

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

Nutzung von Synergieeffekten durch Koppelung der Lärmaktionsplanung mit der Verkehrsentwicklungsplanung, dem Radverkehrskonzept, dem Klimaschutzkonzept, dem energiepolitischen Arbeitsprogramm sowie dem Leitbild der Stadt Dessau-Roßlau.

### 3.4 Schutz ruhiger Gebiete <sup>12</sup>

Die Ausweisung ruhiger Gebiete wurde geprüft. Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden:

Ja
----

Wenn ja:

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebietes	Art des Ruhigen Gebietes	Schutzmaßnahmen
1	Elbaue I	Natura2000, ruhiger Landschaftsraum	Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und in Zulassungsverfahren
2	Elbaue II	Natura2000, ruhiger Landschaftsraum	Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und in Zulassungsverfahren
3	Unterluch	Natura2000, ruhiger Landschaftsraum	Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und in Zulassungsverfahren
4	Untere Mulde	Natura2000, ruhiger Landschaftsraum	Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und in Zulassungsverfahren
5	Vorderer / Hinterer Tiergarten	Natura2000, ruhiger Landschaftsraum	Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und in Zulassungsverfahren
6	Kreuzbergheger	Natura2000, ruhiger Landschaftsraum	Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und in Zulassungsverfahren

Zusätzlich ist im Rahmen der Berichterstattung die räumliche Ausdehnung der jeweiligen ruhigen Gebiete in georeferenzierter Form zu übermitteln.<sup>14</sup>

### 3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Verkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert <sup>15</sup>

Anzahl entlastete Personen an Hauptverkehrsstraßen

600
-----

#### 4. Mitwirkung der Öffentlichkeit <sup>17</sup>

##### 4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung <sup>18</sup>

Von:

Bis:

##### 4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung <sup>19</sup>

Anzeigen/Werbung	Ja
Ansprache verschiedener Interessenträger	Ja
Informationskampagne	Nein
Besprechungen/Sitzungen	Ja
Öffentliche Veranstaltung	Ja
Umfrage	Nein
Workshop	Nein

Andere Mittel/Instrumente

Die Ergebnisse der 4. Stufe der Lärmkartierung wurden im Ausschuss für Bürgeranliegen, öffentliche Sicherheit und Umwelt vorgestellt. Die für die Umsetzung der Maßnahmen verantwortlichen Ämter wurden über die geplanten Lärminderungsmaßnahmen informiert und Vorschläge wurden eingeholt. Während des zweistufigen Verfahrens zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 30. Juni 2023 Vorschläge aus der Öffentlichkeit gesammelt. Im Zeitraum vom 2. Mai 2024 bis 1. Juni 2024 wird der Entwurf des fortgeschriebenen Lärmaktionsplans der Öffentlichkeit vorgestellt. Weitere Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen im Nachgang abgewogen werden.

##### 4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Bürgerschaft	Ja
Nichtstaatliche Organisationen	Nein
Staatliche Stellen	Ja
Privatwirtschaft	Nein

Andere Interessenträger *(freiwillige Angabe)*

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben *(freiwillige Angabe)* :

#### 4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit<sup>20</sup>

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden:

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Wenn ja, Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Konkrete Vorschläge, für welche die zuständigen Behörden Einwände oder Ablehnung artikuliert haben, welche nicht durch den städtischen Lärmaktionsplan überwunden werden können, wurden nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

#### 4.5 Dokumentation<sup>21</sup> *(freiwillige Angaben)*

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation:

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

**5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan** *(freiwillige Angaben)*

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans (ohne  
Maßnahmenumsetzung) [€]:

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan  
beschriebenen Maßnahmen<sup>22</sup>:

Der erwartete Nutzen wie bspw. Steigerung der Aufenthaltsqualität oder die Steigerung von Grundstückswerten sind nicht mit verhältnismäßigem Kostenaufwand konkret bezifferbar.

## 6 Evaluierung des Aktionsplans<sup>22</sup>

### 6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

Nein

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

### 6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

Ja

Wenn ja: Nennung der geplanten Regelung<sup>24</sup> (*freiwillige Angabe*)

Berechnung

## 7 Inkrafttreten des Aktionsplans

### 7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft durch Stadt-/Gemeinderatsbeschluss getreten<sup>24</sup>

am:

### 7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans<sup>26</sup> *(freiwillige Angabe)*

zum:

### 7.3 Link zum Aktionsplan im Internet<sup>27</sup>

<https://verwaltung.dessau-rosslau.de/stadtentwicklung-und-umwelt/natur-und-umwelt/luft-laerm-energie/luft/laermaktionsplan.html>



## Übersicht der Grenz-, Richt- und Orientierungswerte

Zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm sind nach deutschem Recht verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte, die jeweils ihrem spezifischen Anwendungsbereich zugeordnet sind, heranzuziehen.

**Tabelle 1: Grenz-, Richt- und Orientierungswerte [alle Werte in dB(A)]**

Gebietsart	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV		Orientierungswerte der DIN 18005		Sanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97		Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Gewerbegebiet	69	59	65	55	72	62	75	65
Kerngebiet	64	54	65	55	69	59	75	65
Dorf- und Mischgebiet	64	54	60	50	69	59	75	65
Besondere Wohngebiete	59	49	60	45	67	57	70	60
Allgemeine Wohngebiete	59	49	55	45	67	57	70	60
Kleinsiedlungsgebiete	59	49	55	45	67	57	70	60
Reine Wohngebiete	59	49	50	40	67	57	70	60
Parkanlagen, Kleingärten	--	55	55	--	--	--	--	--



### Vorschriften, Normen, Richtlinien und Literatur

BlmSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BlmSchG); Ausfertigungsdatum: 15.03.1974; in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) geändert worden ist
Richtlinie 2002/49/EG	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
16. BlmSchV	Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
34. BlmSchV	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BlmSchV); 06. März 2006; zuletzt geändert am 28 Mai 2021
BUB	Berechnungsmethode zur für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen – Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe vom 7. September 2021
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm vom 7. September 2021
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes vom 2.Juni 1997, zuletzt geändert am 14. Februar 2007
Lärmschutz-Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.November 2007



**Abwägung der Vorschläge aus der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 01.05.2023 bis 30.06.2023 zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Dessau-Roßlau**

Anzahl der Einsendungen: 7

Vorschläge zu ruhigen Gebieten: 0

Vorschläge zu Geschwindigkeitsreduzierungen: 5

Vorschläge zur Geschwindigkeitskontrolle: 2

Vorschläge zur Änderung der Verkehrsorganisation: 1

Vorschläge zur Lärmschutzmaßnahmen und Lärmmessungen: 3

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwägung
	<u>kurzfristige Maßnahmen:</u> Schallpegelmessungen	<p><b>Schallpegelmessungen</b> zur Ermittlung Lärmsituation werden nicht durchgeführt. Die geltende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt die Anwendung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019“ (RLS-19) als Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmpegel vor. Ergebnisse von kurzzeitigen Lärmpegelmessungen sind im Gegensatz zu Berechnungsergebnissen nicht mit Grenz-, Auslöse- und Richtwerten vergleichbar, nicht repräsentativ und im Nachhinein auch nicht überprüfbar. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation (Momentaufnahme) erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse für vergangene, aktuelle und prognostische Situationen zu liefern. Sie gewährleisten daher auch eine Gleichbehandlung der vom Lärm Betroffenen.</p>	<b>Autobahn GmbH</b>	<b>Keine Berücksichtigung in LAP</b>
<b>BAB 9</b>	<u>langfristige Maßnahmen:</u>  Geschwindigkeitsreduzierung Tags auf 120 km/h und nachts auf 80 km/h	<p>Die EU-Umgebungslärmrichtlinie und deren Umsetzung in nationales Recht bilden keine eigenständigen Rechtsgrundlagen für die Realisierung von Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen. Die dafür notwendigen Voraussetzungen ergeben sich somit ausschließlich aus den bundes- und landesrechtlichen Vorschriften. Die Rechtsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ergeben sich aus § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“.</p> <p>Der § 45 Abs. 1 Nr. 3 und § 45 Abs. 1b Nr. 5 der StVO geben den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu erlassen. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen jedoch nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Dies gilt insbesondere bei dem weiträumigen Verkehr dienen den klassifizierten Straßen und somit in besonderer Weise auf Autobahnen. Aufgrund ihrer Netz-, Transport- und Entlastungsfunktion hat auf diesen Straßen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht. Nur wenn möglichst wenige Beschränkungen vorhanden sind, können sie ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Strecken zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, erfüllen.</p> <p>Zu berücksichtigen ist außerdem, dass mit der vorgeschlagenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Richtung Berlin auf 120 km/h im Tageszeitraum keine für die Anwohner wahrnehmbare Lärmpegelminde- rung erreichbar ist. Mit der vorgeschlagenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in beiden Rich-</p>	<b>Autobahn GmbH</b>	<b>Keine Berücksichtigung in LAP</b>



Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
<b>B 184 / Kühnauer Straße</b>	<u>langfristige Maßnahmen:</u> Umsetzung der Maßnahme zur Geschwindig- keitsreduzie- rung auf 30 km/h ganztags gemäß Maßnah- menplan 3. Stufe LAP zwi- schen Kiefern- weg und Kreis- verkehr Gropi- usallee	Folgende Voruntersuchungen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind notwendig: Verkehrsgutachten zur Bestimmung des Verdrängungseffektes und Schallgutachten. Aufgrund der Belastung des Bundesfernverkehrs durch Baumaßnahmen und der damit verbundenen beeinträchtigten Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs wurde die Prüfung der möglichen Maßnahmen verschoben.	<b>A32/A83</b>	<b>Vorun- tersu- chung in LAP aufge- nom- men</b>
	Oechelhaeuser Straße Ge- schwindigkeits- reduzierung auf 30 km/h	Verkehrsverbote kommen auf der Oechelhaeuser Straße aufgrund der Verkehrsfunktion nicht in Betracht. Vor sozialen Einrichtungen wie bspw. der Seniorenresidenz an den Kienfichten ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich. Eine starke Entlastungswirkung wird seitens der Straßenbehörde aufgrund des Straßenbe- lags bezweifelt.	<b>A32</b>	<b>Keine Berück- sichti- gung in LAP</b>

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
<b>B 185 / Orani- enbau- mer Chaus- see</b>	<u>kurzfristige Maßnahmen:</u> Lärmschutzmes- sungen	<p><b>Schallpegelmessungen</b> zur Ermittlung Lärmsituation werden nicht durchgeführt. Die geltende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt die Anwendung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019“ (RLS-19) als Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmpegel vor. Ergebnisse von kurzzeitigen Lärmpegelmessungen sind im Gegensatz zu Berechnungsergebnissen nicht mit Grenz-, Auslöse- und Richtwerten vergleichbar, nicht repräsentativ und im Nachhinein auch nicht überprüfbar. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation (Momentaufnahme) erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse für vergangene, aktuelle und prognostische Situationen zu liefern. Sie gewährleisten daher auch eine Gleichbehandlung der vom Lärm Betroffenen.</p>	<b>LSBB</b>	<b>Keine Berück- sichti- gung in LAP</b>
	<u>langfristige Maßnahmen:</u> Einbau Schall- schutz bei L <sub>Night</sub> > 55 dB(A)	<p>Aufgrund der gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an öffentlichen Straßen sind keine baulichen Schallschutzmaßnahmen an der B185 bei Überschreitung der L<sub>Night</sub> in Höhe von 55 dB(A) zur Verbesserung der im Ortsteil Mildensee bestehenden Lärmsituation umsetzbar. Der Landesstraßenbaubetrieb (LSBB) besitzt keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage, um der Forderung des Ortschaftsrates Mildensee nachzukommen und Schallschutzmaßnahmen umzusetzen, die über den im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Umfang hinausgehen.</p>	<b>LSBB</b>	<b>Keine Berück- sichti- gung in LAP</b>
	Geschwindig- keitsbegrenzung auf 70 km/h zwischen Breit- scheidstraße und Sollnitzer Allee	<p>Im betreffenden Abschnitt in der Nähe zum OT Mildensee wurde in 2019 entsprechend der Vorgaben ein Asphalt ohne Absplittung und damit gemäß Regelwerk eine lärmarme Deckschicht im Rahmen der Erneuerungsarbeiten an der B 185 eingebaut.</p> <p>Aus Sicht der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalts als zuständigen Straßenbaulastträger werden mit dem vorhandenen Ausbaustandard die Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt und durch den Einbau von geeigneten lärmarmen Asphaltmaterialien entsprechende Vorgaben erfüllt. Für eine Änderung der Beschilderung der außerörtlichen Strecke von 100 km/h auf 70 km/h ist keine Veranlassung vorhanden.</p>	<b>LSBB</b>	<b>Keine Berück- sichti- gung in LAP</b>

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
<b>B 185 / Helle Eichen</b>	<u>kurzfristige Maßnahmen:</u> Lärmschutzmes- sungen	<b>Schallpegelmessungen</b> zur Ermittlung Lärmsituation werden nicht durchgeführt. Die geltende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt die Anwendung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019“ (RLS-19) als Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmpegel vor. Ergebnisse von kurzzeitigen Lärmpegelmessungen sind im Gegensatz zu Berechnungsergebnissen nicht mit Grenz-, Auslöse- und Richtwerten vergleichbar, nicht repräsentativ und im Nachhinein auch nicht überprüfbar. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation (Momentaufnahme) erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse für vergangene, aktuelle und prognostische Situationen zu liefern. Sie gewährleisten daher auch eine Gleichbehandlung der vom Lärm Betroffenen.	<b>LSBB/A32</b>	<b>Keine Berück- sichti- gung in LAP</b>
	<u>langfristige Maßnahmen:</u> Geschwindig- keitsreduzie- rung auf 50 km/h	Der Bereich der Bushaltestelle liegt außerhalb geschlossener Ortschaften. Pkw und andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht dürfen auf Landstraßen maximal 100 km/h fahren (§ 3 Abs. 3 STVO), so lange nichts anderes durch Verkehrsschilder vorgeschrieben ist. Eine Reduzierung ist nach Sicht der Verkehrsbehörde derzeit nicht vorgesehen, Gefahrenstellen oder Unfallschwerpunkte im Bereich sind nicht bekannt. Eine Reduzierung hinsichtlich der querenden Personen wird zeitnah Thema in der AGVO.	<b>A32</b>	<b>Keine Berück- sichti- gung in LAP</b>

Anlage 3

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
Köthe- ner Straße	<u>kurzfristige Maßnahmen:</u> Geschwindig- keitsmessungen	Kontrollen mit mobilen Geschwindigkeitsmesseinrichtungen werden temporär durch den Stadtordnungsdienst und die Polizei durchgeführt. Die Installation eines Dialogdisplays wird als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	A32	Auf- nahme in LAP
	Instandhaltung Straßenoberflä- che	Leichte Unebenheiten im Bereich von Schachtabdeckungen/Straßenkappen/Leitungsquerungen vorhanden, jedoch im verkehrssicheren Zustand. Eine Sanierung im Hocheinbau oder durch den Auftrag einer dünnen Schicht im Kalteinbau (DSK) ist aufgrund in Teilbereichen nicht vorhandenen bzw. unzureichenden Bordüberstands nicht möglich. Eine vollständige Sanierung (Abfräsen der vorhandenen Deckschicht mit anschließenden Neueinbau der Deckschicht) wird nicht die erwartete vollständige Beseitigung der Kritikpunkte bringen, da aufgrund der Lage der Schachtabdeckungen in der Rollspur eine gewisse Beeinträchtigung der Anwohner durch die Überfahrtsgeräusche über die Schachtabdeckungen nicht vermieden werden kann. Eine Sanierung oder ein grundhafter Ausbau des Straßenabschnitts ist in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Dessau-Roßlau derzeit nicht vorgesehen. Aufgrund der Erschütterungen und erhöhten Lärmbelastungen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.	A66	Keine Berück- sichti- gung in LAP

Anlage 3

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
Askani- sche Straße	langfristige Maßnahmen: Umsetzung der Maßnahme aus der 3. Stufe LAP: Geschwindig- keitsreduzie- rung auf 30 km/h	Die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Askanischen Straße auf 30 km/h wurde aufgrund der erforderlichen aber nicht zielführenden Anpassung der Lichtsignalanlage (LSA) am Museumsknoten nicht umgesetzt. Die Reduzierung der Geschwindigkeit bedingt eine Änderung der Räumgeschwindigkeit und damit eine Erhöhung der sich daraus ergebenden Zwischenzeiten und Umlaufzeiten. Damit würden die Programme mit kurzen Umlaufzeiten entfallen. Zu Tageszeiten mit geringem Verkehrsaufkommen entstehen dann unnötige Wartezeiten, was zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität für den Individualverkehr und den ÖPNV führt. Da die LSA in zahlreichen Koordinierungsstrecken integriert ist, wirkt sich dies auf sämtliche Anlagen negativ im Innenstadtbereich aus. Ohne Änderungen bzw. Einschränkungen von Fahrwegebeziehungen am Museumsknoten, die sich positiv auf die Umlaufzeiten der LSA auswirken, können keine 30 km/h am Museumsknoten angeordnet werden. Aus verkehrsbehördlicher Sicht eine Verschlechterung der Verkehrsqualität nicht zulässig da Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auch hinsichtlich der Emissionsbelastungen Vorrang hat.	A32/A83	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	gestiegener Lkw-Anteil	Gemäß dem VEP 2015 beträgt der LKW-Anteil 7 bis 8 % zwischen der Ludwigshafener Straße und der Willy-Lohmann-Straße in Fahrtrichtung west. Über die Induktionsschleifen der LSA Museumskreuzung und August-Bebel-Platz wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (Mo – Fr) für die Jahre 2012, 2017 und 2019 ermittelt. Diese betragen im Jahr 2012 11.397 Kfz, im Jahr 2017 11.851 Kfz und im Jahr 2019 12.937 Kfz. Eine Klassifizierung zur Bestimmung des LKW-Anteils ist über die Belegungsdaten der Induktionsschleifen nicht möglich. Im Zuge der Umsetzung LAP Franzstraße / Heidestraße erfolgt in der 35. KW 2023 eine Verkehrszählung am Museumsknoten. Nach deren Auswertung können Aussagen zum aktuellen LKW-Anteil getroffen werden.	A66	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	Instandsetzung Gleise Straßen- bahn	Die Maßnahmen zur Instandsetzung der Straßenbahngleise in der Askanischen Straße wurde am 8.9.2023 abgeschlossen und wird zukünftig turnusmäßig durchgeführt, sodass künftig keine erhöhte Lärmbelastung durch Straßenbahnen zu erwarten ist	DVG	Keine Berück- sichti- gung in LAP

**Anlage 3**

Straße/ Gebiet	Vorgeschlagene Maßnahmen	Bemerkungen	zuständig	Abwä- gung
Band- hauer- straße	Durchgangsver- kehr	Es liegen keine aktuellen Daten zur Entwicklung der Verkehrsstärke und zum Anteil des Durchgangsverkehrs in der Bandhauerstraße vor. Die Bandhauerstraße ist auch in der 4. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ohne Änderung der Verkehrsbedeutung enthalten. Aufgrund des Tempolimits (Zone 30) und der Aufpflasterungen sowie der gleichrangigen Straßen (Rechts- vor Linksverkehr) ist die Strecke für den ständigen Ampelumgehungsverkehr nicht attraktiv und nicht nachweisbar (Ausnahme bei Stauerscheinungen Südstraße/ Luchstraße bei Havarien auf der Bundesautobahn)	A66	Keine Berück- sichti- gung in LAP
	Entfernung der Aufpflasterun- gen	Die Aufpflasterungen in der Bandhauerstraße dienen der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die bestehende Befestigung wurde geprüft und festgestellt, dass partiell Fugenmaterial im Bereich der Aufpflasterung fehlt. Trotz des fehlenden Fugenmaterials befindet sich die Aufpflasterung in einem allgemein befahrbaren Zustand. Das Tiefbauamt veranlasst den Einbau des Fugenmaterials	A66	Keine Berück- sichti- gung in LAP