

Anlage 5: Übersicht eingegangener Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligungen

Lfd. Nr.	Datum	Träger öffentlicher Belange bzw. Öffentlichkeit	Hinweise und Stellungnahmen	Berücksichtigung
1	13.09.2024	Anwohner(in) Dessauer Straße	<p>Trotz häufiger Anregungen die meine Nachbarschaft und ich an die Verwaltung herangetragen haben, bezüglich der Lärmsituation am Dessauer Platz, tauchen keine Maßnahmen für diesen schwer belasteten Verkehrsknotenpunkt auf. So haben wir z.B., als die Asphaltdecke auf der B100 vor Jahren erneuert wurde, über das DLZ Bürgerbeteiligung angeregt, dass über Flüsterasphalt nachgedacht wird - nichts wurde unternommen. So haben wir darauf hingewiesen, dass auf der B100 insbesondere Richtung Ortsausgang gern mal direkt neben einem Wohngebiet auf höchstmögliche Geschwindigkeiten beschleunigt wird und praktisch niemand bis zum Ortsausgangsschild auch nur annähernd die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts fährt sondern eher 80-100km/h. Hier wurde damals geschrieben, man könne hier keine Geschwindigkeitskontrollen durchführen, wegen der Leitplanken. Ich sehe jeden Tag Fotos bei der lokalen halleischen Onlinepresse wo Blitzer hinter Leitplanken stehen, also irgendetwas stimmt an dieser Aussage nicht. Zumal ich dem Dienstleistungszentrum Bürgerbeteiligung darauf hin mitgeteilt hatte, dass es viele hundert Meter ohne Leitplanke gibt bevor die Leitplanke kurz vorm Ortsausgangsschild überhaupt losgeht. Vermutlich ist es zu umständlich, den Blitzer wieder einzusammeln und darum werden nun die Bürger im Stich gelassen. Eine Rückantwort auf diese Nachfrage habe ich nie erhalten.</p> <p>Weiterhin haben wir angeregt, als die Stützmauer entlang der B100 unmittelbar vorm Dessauer Platz neu gebaut werden sollte, über eine Schallschutzwand nachzudenken. Man teilte uns mit, dies sei nicht geplant - so stellt man sich eine Antwort im Bürgerbeteiligungsdialog nicht vor.</p> <p>Der Dessauer Platz ist laut Medienberichterstattung der Ort an dem die meisten Unfälle im Jahr in Halle passieren. Man kann tagtäglich beobachten wie hier gerast wird. PKW und LKW kommen wenn mal ausnahmsweise kein Stau ist mit hoher Geschwindigkeit von der B100 und rasen über die gelbe Ampel mit überhöhter Geschwindigkeit auf den Platz. Es gibt hier Wohnhäuser die unmittelbar an eine 4-spurige Straße grenzen. Die Verwaltung verschließt hier die Augen trotz angespannter Verkehrssituation die seit Jahren eher zu- als abnimmt. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten die auf dem Platz vorherrschen, finden spontane waghalsige Wendemanöver statt, die zu Unfällen mit der Straßenbahn führen. Ortsfremde Linksabbieger von der Dessauer Straße frohe Zukunft kommend, in Richtung B100, verstehen die Verkehrsführung nicht: alle 5-10 Minuten gibt es Hupkonzerte.</p> <p>Bei der aktuellen Lärmkartierung ist sowohl Tags als auch Nachts zu erkennen, dass hier sehr hohe Schalldruckpegel sind. Stellen Sie sich doch mal mit einem Lärmsachverständigen im Berufsverkehr hier hin und machen Sie sich mal ein Bild der Situation, sie werden feststellen, dass der Dessauer Platz beim Lärmaktionsplan (mal wieder) vergessen wurde.</p> <p>Neben den erwähnten Vorschlägen, auch mal etwas aktuelles: es wird Höhe KGV Dessauer Straße/Thomas Phillips dieser Tage eine Abfahrt der B100 realisiert, ich nehme an aufgrund der Bauarbeiten am Landrain. Wird mal in Erwägung gezogen diese neu gebaute Straße künftig als Abfahrt für Anwohner der Einfamilienhäuser in der Frohen Zukunft offen zu lassen? Es ist doch recht seltsam das sich der gesamte Verkehr über den Dessauer Platz quälen muss mit ständigem Ampelstau (+Abgase +Lärm) wo sicherlich 50% der Rechtsabbieger schon vorher zu ihren Häusern abbiegen könnten. Dies würde sicherlich auch nachfolgende Kreuzungen sowie den Landrain entlasten, der ja auch ein Nadelör ist.</p>	<p>Kenntnisnahme. Dessauer Platz: Hier befinden sich vor allem Grünanlage/Gartenanlagen in unmittelbarer Nähe, die nicht als Hauptgebäude betrachtet werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Hierzu liegen im Rahmen des LAP keine Informationen vor.</p> <p>Kenntnisnahme. Dies ist ein Thema für die Verkehrssicherheit.</p> <p>Kenntnisnahme. Der Bereich Dessauer Straße ist sicherlich verlärm, allerdings wurden andere Stadtbereiche (15 Hot Spots) mit höheren Betroffenheiten festgestellt.</p> <p>Kenntnisnahme. Dies ist ein Thema für die Verkehrsplanung.</p>

<p>2</p>	<p>13.+18.09.2024</p>	<p>Anwohner(in) Heide Süd</p>	<p>Die Scharnhorststraße sollte bei der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden. Etwaige Widersprüche und Schreiben liegen der Stadtverwaltung bereits vor. Eine erneute Schallmessung zeigt viel zu hohe Werte. Der aktuelle Lärm in Bezug auf fahrende Autos, LKWs usw. überschreitet definitiv die Normwerte. Es gab bereits mehrere Zeitungsartikel bezüglich des Lärms in Heide-Süd und wir fragen uns warum bis heute nichts in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt wurde? Die Zeitungsartikel in 2017, 2019 u.a.m (Scharnhorststraße wird keine Tempo 30-Zone – Du bist Halle) zeigen, dass der Verkehrslärm in Heide-Süd schon früher ein Thema war, aber anscheinend immer ohne Reaktion ihrerseits. Hier muss man sich fragen, warum? Was müssen Bewohner tun damit die Stadtverwaltung reagiert? Wir hoffen auf eine erneute Schallmessung und bitten um Umsetzung/Aufnahme in der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Ein Nachsatz noch, gern stellen wir auch eine Videodokumentation des Lärms der Busse, die alle 10 min vorbeifahren und von dem Autoverkehr zur Verfügung damit man ein Bild der Lautstärke hat, dass selbst bei geschlossenen Fenstern (3-fach -verglast) eine dermaßen laute Geräuschkulisse im Haus herrscht. Man merkt deutlich, wenn ein Autofahrer oder LKW/Bus mal langsamer fährt. Da die Geschwindigkeit hier des Öfteren überschritten wird, sind die Geräusche natürlich noch lauter.</p> <p>Zum Thema Blitzer zur Geschwindigkeitsmessung haben wir uns auch schon geäußert. Die Stadtverwaltung stellt uns ausschließlich Blitzer vor den Sommerferien am Wochenende, vor Brückentagen und im Schneechaos hin. Wir Bewohner können dies nur noch belächeln. Uns geht es um den normalen Berufsverkehr. Zudem einen Blitzer gegenüber der Bushaltestelle aufzustellen, wo er für jeden maximal sichtbar ist, können wir nicht mehr verstehen. Man gewinnt den Eindruck, dass messbare Verstöße absichtlich verhindert werden sollen. Was hindert daran eine Geschwindigkeitsmessung von Montag-Freitag in einer normalen Woche durchzuführen und gleichzeitig das Messgerät nicht maximal sichtbar zu platzieren.</p> <p>Unsere Nachbarn baten mich die Ampel, die aktuell am Bertha-von-Suttner-Platz aufgestellt wurde zu thematisieren, daher vermeiden Autofahrer gerade unsere Straße als Umfahrung zu benutzen, somit wäre das Blitzen aktuell auch eher unsinnig. Es würde uns aber nicht wundern, wenn es genau jetzt wieder vollzogen wird, um Messwerte zu beschönigen.</p>	<p>Die Scharnhorststraße wurde kartiert und hat entsprechend Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gefunden. Es wurden keine besonders hohen Betroffenheiten mit Pegelwerten > 65/55 dB(A) LDEN/LNight festgestellt, so dass der Bereich Scharnhorststraße nicht als Lärm-Hot-Spot identifiziert wurde. Gleichwohl kann nachvollzogen werden, dass es hier zu Belästigungen kommen kann.</p> <p>Kenntnisnahme. Im Lärmaktionsplan können keine Aussagen zum vorhandenen passiven Schallschutz einzelner Gebäude getroffen werden.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
----------	-----------------------	-------------------------------	--	--

3	17.09.2024	Rainer Thiele GmbH, Berliner Straße	<p>Wie wir durch die Veröffentlichung des Lärmaktionsplans 2024 erfahren haben, sind für die Berliner Straße zwischen Gothaer Straße und Fritz-Hoffmann-Straße folgende Maßnahmen geplant: Die Hauptlärmquelle ist hier die Berliner Straße (Deutsche Bahn). Geplant sind eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für PKW und LKW, eine optimierte Straßendeckschicht sowie möglicherweise ein LKW-Durchfahrtsverbot. Gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen haben wir grundsätzlich nichts einzuwenden, mit Ausnahme des möglichen LKW-Durchfahrtsverbots. Dieses würde für die Kathi Rainer Thiele GmbH eine erhebliche Einschränkung darstellen, da die Fahrwege deutlich länger werden würden. Besonders betroffen wären die Strecken von der Berliner Straße 216 zur Jenaer Straße 13 sowie die Anlieferungen von Silowaren und anderen Waren, wie Pack- Roh und Hilfsstoffen, an die Berliner Straße 216, was die Fahrzeiten der Speditionen erheblich verlängern würde.</p> <p>Wir bitten Sie daher, unser Interesse an einer weiterhin möglichen LKW-Befahrung der Berliner Straße in diesem Bereich zu berücksichtigen.</p>	Kenntnisnahme. Bei der Erörterung von Tempo 30 km/h in der Berliner Straße werden auch die Interessen der Gewerbetreibenden berücksichtigt.
4	18.09.2024	Anwohner(in) Klaus-Peter-Rauen-Straße	<p>Autos, LKWs und Busse in der Scharnhorststraße sind eine erhebliche Lärmbelastung. Besonders stark tritt diese von 6.30-8.00 und 15.30-18.00 Uhr auf. Die Scharnhorststraße sollte bei der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden.</p> <p>Weiterhin stellt die oftmals hohe Geschwindigkeit der Fahrzeuge eine erhebliche Gefahr für die Schulkinder dar, die vom Grünen Dreieck kommend die Scharnhorststraße überqueren müssen, um durch den Park zu den Grundschulen und Gymnasien zu kommen. Hier gab es schon einige brenzlige Situationen.</p>	Die Scharnhorststraße wurde kartiert und hat entsprechend Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gefunden. Es wurden keine besonders hohen Betroffenheiten mit Pegelwerten > 65/55 dB(A) L_{DEN}/L_{Night} festgestellt, so dass der Bereich Scharnhorststraße nicht als Lärm-Hot-Spot identifiziert wurde. Gleichwohl kann nachvollzogen werden, dass es hier zu Belästigungen kommen kann. Die Situation mit den Kindern hat aber keinen Bezug zur Lärmaktionsplanung und ist ein Thema der Verkehrssicherheit.
5	19.09.2024	Anwohner(in) Berliner Straße	<p>Der Ansatz die Berliner Straße im Bereich Gothaer Straße und Fritz-Hoffmann-Straße in eine Zone 30 zu ändern, wird begrüßt. Es wird angeregt, dies für die komplette Berliner Straße umzusetzen. Des Weiteren hätte es den Vorteil das es für viele Anwohner und Schulkinder sicherer wäre, die Straße zu überqueren. Die einzige offizielle Kreuzung der Berliner Straße befindet sich an der Europachaussee.</p> <p>Weiterhin Bitte um Prüfung, ob Europachaussee zwischen der Kreuzung Hobergweg und B100 als 50er Zone ausgewiesen werden kann? Die kurzzeitige Erhöhung der zulässigen Richtgeschwindigkeit auf 70 km/h macht wenig Sinn. Höherer Lärm, höhere Unfallgefahr und mehr CO₂ Ausstoß. Man sollte es einfach ab Hobergweg bis zur B100 bei 50 km/h belassen.</p>	Bei der Umsetzung von Tempo 30 km/h gibt es viele Aspekte zu berücksichtigen: Förderfähigkeit, keine Einschränkungen für Gewerbenutzungen in der Berliner Straße, keine Verkehrsverlagerungen, sonstige Lärmvorbelastung. So wurde bereits ausgeführt: Aufgrund der geringfügigen Verbesserungsmöglichkeiten und der Einwirkungen des Verkehrs der Deutschen Bahn erscheint die Umsetzung der aktiven Lärminderungsmaßnahmen nicht verhältnismäßig. Anschließend an den betrachteten Abschnitt lässt die Dichte an Bewohnern nach, da hier Mischgebiete o.Ä. vorhanden sind. Daher war die Lärmkennziffer hier vergleichsweise gering.
6	20.09.2024	Anwohner(in) Scharnhorststraße	Es wird eine 30er Zone im Gebiet Scharnhorststraße zum Schutz der Kinder, Senioren, Jugendlichen und für weniger Lärm durch den Straßenverkehr gefordert.	Die Scharnhorststraße wurde kartiert und hat entsprechend Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gefunden. Es wurden keine besonders hohen Betroffenheiten mit Pegelwerten > 65/55 dB(A) L_{DEN}/L_{Night} festgestellt, so dass der Bereich Scharnhorststraße nicht als Lärm-Hot-Spot identifiziert wurde. Gleichwohl kann nachvollzogen werden, dass es hier zu Belästigungen kommen kann. Das Thema „Verkehrssicherheit“ ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
7	30.09.2024	Polizei Halle	Die durch das Polizeirevier Halle zu beurteilenden Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Stadtgebiet Halle sind ausreichend berücksichtigt worden.	Kenntnisnahme.
8	01.10.2024	Stadt Halle, Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung	Es wird Fehlmeldung erteilt.	Kenntnisnahme.

<p>9</p>	<p>08.10.2024</p>	<p>IHK Halle-Dessau</p>	<p>Die Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau plädiert zur Lösung von Lärmproblemen für geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen. Hierfür ist allerdings eine detaillierte Betrachtung der vorgeschlagenen Maßnahmen und deren Auswirkungen unter Einbindung der Betroffenen notwendig. Das ist im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 4 leider nicht ausreichend erkennbar.</p> <p>Der Lärmaktionsplan ist aus Sicht der IHK mit einem methodischen Mangel behaftet. Sämtliche Lärmwerte beruhen rein auf Berechnungen und sind nicht mit realen Messwerten unterlegt. Zur Evaluierung bereits umgesetzter Maßnahmen wäre eine Messung der realen Lärmwerte und Gegenüberstellung mit den rechnerisch ermittelten Werten zielführend. Für eine Betrachtung der generellen Lärmsituation in der Stadt mag diese theoretische Vorgehensweise genügen, für die Ableitung konkreter Maßnahmen hingegen nicht. Die Maßnahmenempfehlungen des beauftragten Büros beruhen allein auf diesen theoretischen Betrachtungen und der Auswahl aus einem Standard-Maßnahmenkatalog. Diese Vorgehensweise wird den komplexen verkehrsstrukturellen Verflechtungen des Verkehrsnetzes einer Großstadt nicht gerecht.</p> <p>Vorschläge wie Geschwindigkeitsreduzierungen oder die Veränderung von Straßenräumen (Wegnahme von Fahrspuren, Bau von Straßenquerungen etc.) können die Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrsnetzes gefährden. Untersuchungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025 der Stadt Halle haben gezeigt, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur teilweise an der Leistungsfähigkeitsgrenze operiert und keine bzw. nur geringe Toleranzen für Störungen bietet. Diese Aspekte sind vor der Umsetzung von Maßnahmen zwingend mitzubetrachten.</p> <p>Generell müssen bestehende Zielkonflikte zwischen Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen werden Verkehrsverlagerungen zur Folge haben. Die Auswirkungen auf Luftreinhalteplanung und städtische Verkehrsplanung sind mitzubetrachten. Die IHK erwartet eine solche Abwägung der Belange vor der Umsetzung von Maßnahmen.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen Lärmschutzwand, lärmindernde Straßendeckschicht, Schallschutzfensterprogramm sowie Geschwindigkeitsanzeiger/Geschwindigkeitsmessgeräte werden von der IHK mitgetragen. Die pauschale Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an einzelnen Straßenabschnitten, zu bestimmten Zeiten oder auf LKW begrenzt werden nicht mitgetragen. Zumal der Einbau lärmreduzierenden Asphalts eine mind. ebenso wirksame Maßnahme darstellt. LKW-Durchfahrverbote lehnt die IHK als Instrument ab. Tempo 30-Regelungen und straßenräumliche Maßnahmen sind in einen gesamtstädtischen Kontext unter Berücksichtigung der Bedeutung für das Umland zu stellen. Wichtiger und effizienter ist die Verstärkung der Verkehrsflüsse durch koordinierte Ampelschaltungen.</p> <p>Aufgrund der rechtlichen Wirkung von ruhigen Gebieten, die als Abwägungskriterium behördenverbindlich bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen sind, empfiehlt die IHK dieses Instrument sparsam zu verwenden, um sich nicht künftige Entwicklungsoptionen zu nehmen - zumal es keine Verpflichtung zur Ausweisung gibt. Das geplante ruhige Gebiet RG 1 „LSG Saale-tal“ umschließt dreiseitig das wieder zur Nutzung vorgesehene Wasserwerk Halle-Beesen. Die Wiederinbetriebnahme sowie der Betrieb dieser wichtigen Anlage der kritischen Infrastruktur darf dadurch nicht beeinträchtigt werden. Das RG 4 schließt die ICE-Trasse Berlin-München in der Elsteraue ein. Eine etwaige Intensivierung der Nutzung - auch durch in der Planfeststellung</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Eine Messung ist gemäß europäischer und deutscher Normung bzw. Gesetzgebung nicht vorgesehen. Der Lärmaktionsplan beinhaltet daher eine Berechnung und keine Messung.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird bei der Erörterung der Umsetzung von Tempo 30 km/h berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird bei Umsetzung von Maßnahmen berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
----------	-------------------	-------------------------	---	---

			<p>vorgesehene Güterzüge - darf nicht in Frage gestellt werden. Es ist eine enge Abstimmung und Koordinierung mit der Deutschen Bahn bzw. dem Eisenbahnbundesamt erforderlich.</p> <p>Derzeit bestehen zum Entwurf keine weiteren Anregungen und Hinweise.</p>	
--	--	--	--	--

<p>10</p>	<p>16.10.2024</p>	<p>Stadt Halle (Saale), Fachbereich Sicherheit</p>	<p>Nach Maßgabe des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ist die Entscheidung darüber, ob die Verkehrsbehörde Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen trifft, in das pflichtgemäße Ermessen der Straßenverkehrsbehörde gestellt. Sie stellen keine eigenständige Rechtsgrundlage dar, dienen aber als Orientierungshilfe für die Entscheidung, ob und welche straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen an bestehenden Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm erforderlich und geeignet sind. Die Lärmberechnungen für die Straßen in der Baulastträgerschaft der Landesstraßenbaubehörde (LSBB) werden weiterhin durch Sachbearbeiter in der Zentrale der LSBB eigenständig erteilt.</p> <p>Für den Fall, dass im Ergebnis des Lärmaktionsplanes verkehrsbehördliche Maßnahmen empfohlen werden, ist der Entscheidungsvorschlag einschließlich der vorgenommenen Abwägung der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesverwaltungsamt zusammen mit den Lärmberechnungen zur Zustimmung (vgl. VwV-StVO Nr. Vzu §45 Abs. 1 bis 1e) vorzulegen. Ein Antrag auf Zustimmung, allein gestützt auf die Ergebnisse der Lärmberechnung im Entwurf des Lärmaktionsplanes genügt den Anforderungen nicht. Entsprechend des Schreibens „Anträge auf Zustimmung zu Lärmschutzmaßnahmen -Anwendung der Lärmschutz-Richtlinien-StV“ des Landesverwaltungsamtes vom 08.03.2017, wird bei beabsichtigter Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ein Vorlagebericht eingefordert.</p> <p>In dem vorgelegten Bericht werden unter Punkt 4.1 Anpassungen der Lärmkartierungsdaten (Seite 25) die Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den aufgezeigten Straßen dargelegt. In einer Tabelle (Abbildung 6) werden die bereits umgesetzten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h vor sensiblen Einrichtungen und Unfallhäufungsstellen dargestellt (Seite 26). In dieser Tabelle wird auch die Blücherstraße aufgeführt. Mit der Errichtung einer Fußgängerampel ist nicht nur die zeitliche Beschränkung von 7-19 h entfernt worden, sondern auch die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Daher kann die Blücherstraße in dieser Tabelle komplett entfallen. Die genannte Tabelle sollte auch als „Tempo-30 km/h vor sensiblen Einrichtungen und Unfallhäufungsstellen“ bezeichnet werden.</p> <p>In diesem Jahr wurde auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf der Europachaussee im Abschnitt zwischen Hobergweg und des Knoten Reideburger Landstraße realisiert (Unfallhäufungsstelle). Ergänzend sollte auch die Realisierung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf der Europachaussee im Abschnitt Äußere Kasseler Straße bis zur B6 aufgeführt werden.</p> <p>Im Bericht wird im Punkt 5.2 Wirkungen von Maßnahmen im Straßenverkehr (Seite 35) erläutert: „Durch Maßnahmen wie Z.B. Grüne Welle, Abbiegespuren, Kreisverkehre können durch weniger Abbrems- und Beschleunigungsgeräusche die Pegel um 1 bis 4 dB gesenkt werden.“ Gleichzeitig wird jedoch unter Punkt 3.5 (Seite 16) ausgeführt, dass bei einer Vergleichsberechnung tendenziell festgestellt wurde, dass im direkten Einwirkungsbereich von Kreuzungen und Kreisverkehren aufgrund des neu eingeführten Zuschlags die Belastung bis zu maximal 3 dB höher liegen kann. Inwiefern passt eine Maßnahme „Kreisverkehr“ dann zu einer Pegelabsenkung?</p> <p>Unter Punkt 5.3 wird auf Seite 37 zum Lärm-Hot-Spot 1, Lortzingbogen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf V =80/60 km/h Pkw/Lkw angegeben, in der dazugehörigen Anlage 4.1 sind in der letzten Zeile „Lärmschutzmaßnahmen Potential“ jedoch mehrfach 30 km/h benannt. Dies ist zu korrigieren.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Wurde im LAP-Bericht entsprechend angepasst (vgl. Absatz unter Abb. 7).</p> <p>Wurde im LAP-Bericht entsprechend angepasst (vgl. Absatz unter Abb. 7).</p> <p>Bei den Auswirkungen einer „grünen Welle“ können sich durch Messungen die angegebenen Pegelreduzierungen ergeben. Im Rahmen der Prognoseberechnungen, die normgerecht bei der Lärmaktionsplanung anzuwenden sind, können diese Pegelreduzierungen nicht in Ansatz gebracht wer-</p>
-----------	-------------------	--	---	--

			<p>In Bezug für den Lärm-Hot-Spot 2, An der Magistrale (heute Tempo 50 km/h), sollten die Fahrzeiten der HAVAG in den Abendstunden, und die eventuelle Herabsetzung der Geschwindigkeit der Straßenbahn geprüft werden.</p> <p>Zum Lärm-Hot-Spot 7 Glauchaer Straße wurde mitgeteilt (siehe auch Abb. 6, Seite 26), dass Tempo 30 jetzt ganztägig gilt und darüber hinaus bis nach Einmündung Lange Straße erweitert wurde (zwischen Haus-Nr. 72 und 26). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wurde also bereits umgesetzt.</p> <p>Der Lärm-Hot-Spot 8 Paul-Suhr-Straße, nördlich der Kreuzung Vogelweide wird in der Anlage 4.7 mit 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung charakterisiert. Allerdings wurde der jeweils rechte Fahrstreifen je Fahrtrichtung zum Parken freigegeben. Damit steht de facto nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung. Die Lärmquelle ist also weiter von den Gebäuden weg. Hier ist zu prüfen, ob dies Auswirkungen auf die Berechnung und deren Ergebnisse hat.</p> <p>Für den Lärm-Hot-Spot 10 Freimfelder Straße ist die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung hinsichtlich des Geltungsbereiches zu korrigieren. Die Geschwindigkeit von 30 km/h gilt jetzt zwischen Haus-Nr. 13 und 42.</p> <p>Zum Lärm-Hot-Spot 13, Trothaer Straße (heute Tempo 50 km/h) entsprechend der Auswertung in Anlage 4.12 wurde bereits festgestellt, dass aufgrund der geringfügigen Verbesserungsmöglichkeiten die Umsetzung der aktiven Lärminderungsmaßnahmen als nicht verhältnismäßig angesehen wird. Eine Prüfung weitergehender Maßnahmen kann aufgrund der Formulierungen im Entwurf des Lärmaktionsplanes entfallen.</p> <p>In der Ludwig-Wucherer-Straße als Lärm-Hot-Spot 15 gilt bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. In der Beschreibung der Straße in Anlage 4.14 ist jedoch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angegeben. Zudem sind nicht 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorhanden, sondern nur einer.</p> <p>In den Lärmkarten der Anlage 1 und 3 sind die Lärmschutzwände nicht vollständig erfasst bzw. fehlerhaft eingezeichnet. So fehlen die Lärmschutzwände der Deutschen Bahn, an der Volkmannstraße, Berliner Straße bzw. am Güterbahnhof sowie an der Dieselstraße und an der Bahnstraße. Weitere Lärmschutzwände an der Gudrun-Goesecke-Straße und an der Europachaussee an den Kleingartenanlagen zwischen Camillo-Irmscher-Straße und Dieselstraße fehlen. Dagegen sind die eingezeichneten Lärmschutzwände an der B 80 / Weststraße, B 6 / Europachaussee, B 6/geg. Pflaumenweg und B 6 / Alte Schmiede nicht vorhanden.</p> <p>Auch weiterhin ist feststellbar, dass Standorte von Schulen und Krankenhäusern nicht vollständig in den Lärmkonfliktkarten der Anlage 3 vorhanden sind. Eingezeichnet sind darüber hinaus die Standorte der Verkehrsampeln. Hier fällt insbesondere der Standort Glauchaer Straße / Lange Straße auf. Hier ist keine Ampel installiert, der Knoten jedoch als Lärm-Hot-Spot Nr. 7 Glauchaer Straße / südliche Innenstadt erfasst. Die Berechnungen sind hier zu prüfen. Der tatsächliche Standort einer Fußgängerampel befindet sich südlich der Jacobstraße.</p>	<p>den, sondern es sind Zuschläge für das häufigere Abbremsen und Anfahren der Kfz zu berücksichtigen. Für Kreisverkehre sind gegenüber einer Kreuzung mit Ampelregelung geringere Zuschläge zu vergeben.</p> <p>Wurde im LAP-Bericht entsprechend angepasst.</p> <p>Kenntnisnahme. Mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen werden nur unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den ÖPNV erörtert.</p> <p>Wurde im LAP-Bericht entsprechend angepasst (vgl. Anlage 4.6 und Tab. 3 sowie Seite 41).</p> <p>Sachverhalt wurde geprüft, die Abstände der angesetzten Schallquellen stimmen bereits mit dem Parkstreifen und damit Abrücken des Fahrstreifens überein. Anlage 4.7 wurde redaktionell geändert.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Wurde im LAP-Bericht entsprechend angepasst.</p> <p>Die Lärmkarten in Anlage 1 sind die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 durch das LfU und können nicht angepasst, geändert werden. Bei der Analyse des Lärm-Hot-Spots 9 – Volkmannstraße –</p>
--	--	--	---	---

			<p>Sofern die Maßnahmen in den Lärm-Hot-Spots bereits als unverhältnismäßig beurteilt werden, wird eingeschätzt, dass ein Prüfungsauftrag gemäß der Zusammenfassung gegenstandslos ist.</p>	<p>wurden die LSW der Deutschen Bahn berücksichtigt (vgl. Anlage 4.8). Kleingartengebiete wurden bei der Auswertung der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Bei den eingezeichneten LSW, die nicht vorhanden sind, handelt es sich zum Teil um Geländeverläufe, deren Abschirmkante mit einer LSW nachgebildet wurde, und die LSW haben keinen relevanten Einfluss auf die Berechnungsergebnisse. Eine weitere Ergänzung oder Änderung des Berichtes ist nicht veranlasst.</p> <p>Das Gebäudemodell der Lärmkartierung bzgl. Schulen/Krankenhäuser wurde unverändert von der Lärmkartierung 2022 durch das LfU übernommen und Anpassungen fanden in den Bereichen der Hot-Spots statt. Der Ampelstandort Glauchaer Straße wurde geändert und Anpassungen im LAP-Bericht vorgenommen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--	--	---	---

<p>11</p>	<p>17.10.2024</p>	<p>Handwerkskammer Halle (Saale)</p>	<p>Aus unserer Sicht ist die Lärmaktionsplanung eine aufwendige bürokratische Pflicht, die die Stadt Halle beauftragt und bezahlt. Wie auf S.10 Ihres Entwurfs auch ausgeführt, ist mit der Pflicht zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes keine Verpflichtung zur Durchführung bestimmter Maßnahmen verbunden.</p> <p>Aus unserer Sicht sollte im Plan stärker unterschieden werden, ob eine Lärmquelle neu hinzukommt oder nicht. Dem Gesichtspunkt des Bestandsschutzes, Z.B. bei Gewerbestandorten oder bei „schon immer“ vorhandenen verkehrsreichen Straßen, ist größeres Gewicht beizumessen. Diesen Gesichtspunkt finden wird im Gutachten leider nicht. Andernfalls führt die Orientierung rein an der Lärmbelastung zur Verdrängung von Gewerbe und zur Entmischung von Wohnen und Gewerbe, was das Verkehrsaufkommen tendenziell erhöht. In diesem Zusammenhang sei der Hinweis auf die Diskussionen um Lärmbelastung in Halle in der letzten Zeit gestattet. Problematisch mit Blick auf die Lärmbelastung sind nicht vielbefahrende Straßen, sondern neu entstehende Nachtlärmquellen wie Z.B. am August-Bebel-Platz. Aus Sicht der Bevölkerung sind das die wichtigeren Lärmprobleme, die aufgrund der Beschränkung des Gutachtens nicht behandelt werden.</p> <p>Mögliche Maßnahmen zur Lärmsenkung werden im Gutachten auf 5.34 ff. aufgeführt. Im Wesentlichen wird im Gutachten auf Geschwindigkeitsreduzierung durch 30-km/h-Zonen und lärmindernde Straßendecken, im Einzelfall auch auf Lärmschutzwände, abgestellt. Aufgrund der höheren Kosten von Straßenbaumaßnahmen vermuten wir eine Schwerpunktsetzung der Stadt auf die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Das halten wir jedoch bei Hauptverkehrsstraßen für falsch. Ein wesentliches Problem wird im Gutachten auf S. 36 angeführt: „Im Zuge der Maßnahmen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen wäre zu prüfen bzw. sicherzustellen, dass keine Verkehrsverlagerungen in Anwohnerstraßen stattfinden.“ Wir halten die Verhinderung von Verkehrsverlagerungen für schwer durchführbar. Die Funktion von Hauptverkehrsstraßen wie Z.B. der Merseburger Straße oder der Magistrale ist es im Gegenteil, den Verkehr aus den Wohngebieten aufzunehmen und zügig weiterzuleiten. Als Tempo-30- Zonen können sie dieser Aufgabe nicht mehr ausreichend nachkommen. Deshalb müssen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf diesen Hauptachsen höher sein als in Anwohnerstraßen. Unser Wirtschaftssystem beruht auf schnellem Anschluss per Kraftverkehr, eine „verkehrsberuhigte Gesamtstadt ist deshalb auch eine wirtschaftsfeindliche Stadt.</p> <p>Wir schlagen deshalb vor, sich bei Maßnahmen zur Lärminderung auf Straßenbaumaterialien zu konzentrieren, die den Lärmpegel verringern helfen. Andere Maßnahmen (z.B. „Grüne Wellen“, Geschwindigkeitsanzeiger) werden, da nicht quantifizierbar, im Gutachten leider nicht weiter beachtet.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Für den Bereich der sog. Lärmvorsorge, d.h. wenn Verkehrswege neu gebaut oder wesentlich geändert werden, existieren eigene Regularien (Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV), die zu beachten sind. Dabei werden strengere und nach Art der baulichen Nutzung unterschiedene Grenzwerte definiert (vgl. LAP-Bericht, Kap. 3.7). Demgegenüber handelt es sich bei der Lärmaktionsplanung um eine Lärmsanierung. Eine Ergänzung oder Änderung des Berichtes ist nicht veranlasst.</p> <p>Kenntnisnahme. Mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen werden nur unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Verkehrsverlagerungen erörtert.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
-----------	-------------------	--------------------------------------	---	--

<p>12</p>	<p>21.10.2024</p>	<p>Hallesche Verkehrs-AG</p>	<p>III. Interessenabwägung, mildere Mittel</p> <p>I. Folgen für die Attraktivität des ÖPNV</p> <p>Der ÖPNV in Halle (Saale) hält je nach Gegebenheiten die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ein, um den ÖPNV effizient zu gestalten und den Fahrgästen eine kurze Fahrzeit zu ermöglichen. Dies steigert die Attraktivität des ÖPNV und somit auch die Fahrgastzahlen, wodurch entsprechend hohe Fahrgeldeinnahmen bewirkt werden, die zur Finanzierung des ÖPNV benötigt werden. Gleichzeitig führt die Attraktivität des ÖPNV dazu, dass der Autoverkehr in der Stadt Halle (Saale) und damit auch die Belästigungen durch Immissionen wie Lärm und Co₂-Ausstoß für die Anwohner sinken. Schließlich handelt es sich bei dem ÖPNV um ein sogenanntes „Massentransportmittel“. Im Umkehrschluss würde eine Geschwindigkeitsreduzierung des MIV in Abhängigkeit des Untersuchungsraums zu einer erheblichen Verlängerung der Fahrzeiten des ÖPNV, bei straßenbündigen Gleiskörpern, an Verkehrsknoten und an Fußgängerüberwegen führen.</p> <p>2. Bislang nicht von Ihnen berücksichtigte Aspekte</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung, dass die HAVAG bereits aktiv an Maßnahmen zur Reduzierung von Immissionen und Emissionen arbeitet. Die HAVAG ist stets bestrebt, Immissionen und Emissionen zu vermeiden oder zumindest zu verringern, wo es technisch möglich ist. Daher wurden beispielsweise in dem Abschnitt Merseburger Straße im Rahmen des Stadtbahn Programms Halle Grüngleise verlegt, um die Lärmbelästigungen durch die Straßenbahn deutlich zu reduzieren. Bei sämtlichen Grüngleisen wird eine schallminimierende Oberbauform (Dämpfender Schienenunterguss, Verankerungstechnik und Tragplatten, Gleiseindeckung) verwendet. Selbst bei straßenbündigen Bahnkörpern wird im Neubaubereich oder bei einer grundhaften Sanierung sogenannter dämpfender Schienenunterguss (sog. „elastischer Untergruss zur Geräuschs- und Schwingungsreduzierung“) verwendet. Bei diversen Endhaltestellen wie beispielsweise der Endhaltestelle Trotha wurde eine Kurvenschmieranlage installiert. Aufgrund gesetzlicher Verpflichtung (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) werden wir im Zeitraum 2032 bis 2041 insgesamt 41 emissionsfreie E-Stadtbusse beschaffen, die zu einer erheblichen Geräuschminimierung beitragen werden. Für die Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe haben wir bereits am 24.09.2024 einen Kaufantrag bei der Stadt Halle (Saale) gestellt. Darüber hinaus wird in den nächsten vier Jahren auch der Fuhrpark der Straßenbahnen auf die neue Straßenbahngeneration „TINA“ umgestellt. Die erste TINA soll im Dezember 2024 geliefert werden.</p> <p>3. Weitere, rechtliche Aspekte</p> <p>Ferner bestehen mehrere rechtliche Gründe, die gegen die Einführung von Geschwindigkeitsreduzierungen sprechen.</p> <p>a) Stadtratsbeschlüsse zum ÖPNV</p> <p>Zunächst verweisen wir auf folgende Stadtratsbeschlüsse zum ÖPNV: Verkehrspolitische Leitlinien, Energie- und klimapolitisches Leitbild, Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept V/2012/10948, Ganzheitliche Mobilitätskonzept Halle (Saale), Vll/2023/06633, Realisierung des Stadtbahnprogramms Halle'25 Grundsatzbeschluss, V/2011/09954, Stadtbahnprogramm Halle Stufenbeschlüsse zur Stufe I, 2, 3 (V/2012/10404, V/2012/10579, V/2021/02401), Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) 2018, Stadtratsbeschluss vom 21.11.2018, Öffentlicher Dienstleistungsauftrag vom 25.11.2020</p> <p>b) Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (nachfolgend ÖDA) vom 25.11.2020</p> <p>Gemäß Ziffer 2.1 h) des ÖDA ist die HAVAG zur Entwicklung und im Einsatz innovativer ÖPNV-Technologien (z.B. Fahrzeug- und Vertriebstechnologien) einschließlich der dazu erforderlichen Infrastruktur in Projekten oder im Regelbetrieb verpflichtet.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Der LAP-Bericht wurde um entsprechende Textteile ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme. Mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen werden nur unter Berücksichtigung von Haushaltsmitteln, der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen sowie unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den ÖPNV erörtert.</p>
-----------	-------------------	------------------------------	--	---

			<p>Ziffer 3 des ÖDA verpflichtet die HAVAG ferner zur Einhaltung von Qualitätsstandards und Qualitätssicherung, insbesondere der Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplans. Die Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans beinhalten insbesondere die Bedienungsqualität und Bedienungshäufigkeit, die Anforderungen an den Schülerverkehr und seine Integration in den Linienverkehr sowie die Bedingungen für den Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen (Ziffer 4.3. des öDA).</p> <p>c) Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) 2018</p> <p>Ziffer 4.3. des Nahverkehrsplans enthält folgende Regelung: „Anpassung des Linien- und Fahrplanangebotes entsprechend den Zielen und Wirkungen, die mit der Umsetzung der Maßnahmen des Projektes Stadtbahnprogramm Halle, Stufe 2 verbunden sind.“</p> <p>Zur Aktivierung weiterer Potenziale beschreibt Ziffer 4.4 des Nahverkehrsplans Folgendes: „Unabhängig von der für die kommenden Jahre zu erwartenden stabilen Entwicklung von Bevölkerung, Schülerzahlen und Arbeitsplätzen in Halle (Saale) müssen Potenziale ausgeschöpft werden, um die vorhandenen Fahrgäste zu halten und neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Es geht insbesondere darum, die Qualität des ÖPNV insgesamt weiter zu verbessern und Hemmnisse abzubauen, die einer Nutzung des ÖPNV entgegenstehen. In Auswertung von Analysen zur Kundenzufriedenheit und zur Informiertheit über den ÖPNV in Halle (Saale) ergeben sich die folgenden Feststellungen. Eine überdurchschnittliche und gute Zufriedenheitsbewertung der HAVAG-Fahrgäste war bei folgenden Merkmalen zu verzeichnen: Fahrtenhäufigkeit der Straßenbahnen tagsüber, Streckennetz der HAVAG, Fahrzeit, Fahrzeugkomfort, persönliche Sicherheit in den Fahrzeugen, Fahrscheinsortiment, Informationen im Fahrzeug und an den Haltestellen, Pünktlichkeit, Schnelligkeit der Beförderung</p> <p>d) Stadtbahnprogramm Halle (Saale)</p> <p>Die Sachverständigen haben sich in Ziffer 7 des Entwurfs des Lärmaktionsplans (S. 50) wie folgt zur Straßenbahn geäußert: Für die Straßenbahn wurden keine konkreten Schallschutzmaßnahmen untersucht, da hier theoretisch nur Geschwindigkeitsreduzierungen in Frage kommen, die nicht mit Förderzielen und dem Stadtbahnprogramm vereinbar sind (die Stadtbahn soll auf einem eigenen Gleiskörper möglichst beschleunigt fahren). Als Maßnahmen bzgl. der Straßenbahn ist es in den nächsten 5 Jahren geplant, die Merseburger Straße Mitte (Thüringer Straße - Pappel-Allee) und die Paul-Suhr-Straße fertig zu stellen, so dass in diesen Bereichen mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu rechnen ist. Eine Linie der Busflotte des ÖPNV ist bereits auf Elektroantrieb umgestellt. Es wird geprüft, ob eine Erweiterung auf weitere Linien möglich ist.“</p> <p>Des Weiteren sind im Entwurf der Lärminderungsmaßnahmen in räumlichen Gebieten enthalten, die im Bundesförderprogramm STADTBahn Halle der Stufen I bis 3 ausgebaut wurden oder sich noch in der Planung befinden.</p> <p>Gemäß Ziffer 2.1 c) des ÖDA ist die HAVAG zur Durchführung des Stadtbahnprogramms Halle (Saale) verpflichtet. Die pauschal vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen in den Netzabschnitten der Straßenbahn und des Busverkehrs widersprechen den Zielen der geförderten Investitionen und gefährdet dadurch akut die Förderfähigkeit des Stadtbahnprogramms Halle (Saale).</p> <p>4. Potenzieller, finanzieller Schaden</p> <p>Die Verlängerung der Fahrzeiten mindert die Attraktivität, die Kundenzufriedenheit und damit auch die Inanspruchnahme des ÖPNV (Änderung im Modal Split). Dies führt zu einer Erhöhung des finanziellen Aufwands zur Betriebsführung im ÖPNV (zusätzliche Fahrzeuge / Personale). Die dadurch verursachten Mehrkosten erhöhen zwangsläufig den Ausgleichsbedarf aus dem ÖDA. Darüber hinaus besteht die Gefahr, Kunden zu verlieren, die zuvor durch die Einführung des Deutschlandtickets von dem Kfz. auf den ÖPNV gewechselt waren. Zudem sind die Maßnahmen der Kategorien A, B, D (30 km/h) nicht vereinbar mit dem Förderzielen der ÖPNV-Beschleunigung und der Verringerung des MIV-Anteils.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Durch die Nichtvereinbarkeit der Geschwindigkeitsreduzierung an gebauten oder geplanten Stadtbahnprogrammen mit den Förderzwecken des Stadtbahnprogramms Halle (Saale) besteht die Gefahr, dass Fördermittel zurückgezahlt oder nicht (mehr) bewilligt werden. Wir weisen darauf hin, dass uns noch keine Schlussverwendungsnachweise für die betroffenen Straßenabschnitte vorliegen.</p> <p>Der Schaden wäre nicht nur aus finanzieller Sicht immens. Die Stadt müsste diesen Schaden ausgleichen. Hierauf hat der Entwurf des Lärmaktionsplans auf S. 50 hingewiesen. Wir teilen ausdrücklich die Expertise der Sachverständigen zum Stadtbahnprogramm und den Folgen für den ÖPNV.</p> <p>5. Vorhandensein milderer Mittel</p> <p>Gemäß § 47d Abs. 1 S. 3 BImSchG ist die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.</p> <p>Nach Ziffer 5.1 des Entwurfs (S. 33) soll vorrangiges Ziel der Lärminderungsmaßnahmen darin liegen, den Lärm bereits am Emissionsort zu verringern bzw. zu vermeiden. Bei Unmöglichkeit der Ausschöpfung dieser Maßnahme soll eine räumliche Verlagerung der Lärmquelle untersucht werden. Nach Ausschöpfung dieser Maßnahmen sollen Lärminderungen am Immissionsort berücksichtigt werden.</p> <p>Aus hiesiger Sicht bestehen in Anbetracht des zu befürchtenden hohen finanziellen Schadens, den die HAVAG erleiden würde, jedoch mildere Mittel, die ebenfalls zum Erreichen der Lärminderungen an den Lärm-Hot-Spot-Bereichen geeignet sind.</p> <p>Zum Erreichen der Lärminderungen an den Lärm-Hot-Spot-Bereichen kommen beispielsweise Maßnahmen auf der Immissionsseite (z.B. Verbesserung der Verkehrslärmpegel am Fenster durch neue Schallschutzfenster) in Betracht (Ziffer 5.1, S. 33 des Entwurfs). In Ziffer 5.5. des Entwurfs (S. 44) hat der Sachverständige empfohlen, „zu prüfen, ob durch die Stadt oder zuständige Straßenbausträger ein Schallschutzfenster- und Lüftungsprogramm angeboten werden“ könne. Hierzu hatte der Sachverständige „die TOB im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange direkt um Stellungnahme gebeten“. Nach seiner Sicht könnten damit „auf Antrag nach Prüfung und Verfügbarkeit finanzieller Mittel monetäre Unterstützungen für Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter für lärmbelastete Bereiche gewährt werden.“</p> <p>IV. Fazit</p> <p>Die von Ihnen geplante Geschwindigkeitsreduzierung widerspricht den politisch angestrebten Ausbauzwecken des ÖPNV und führt zu einer massiven Benachteiligung des ÖPNV. Diese Benachteiligung ist weder sachgerecht noch zeitgemäß. Das Risiko des Verlusts der (Teil-)Förderfähigkeit sowie der Rückzahlung von Fördermitteln im Rahmen des Stadtbahnprogramms Halle (Saale) ist enorm und hat erhebliche finanzielle Auswirkungen. Aus den zuvor genannten Gründen widersprechen wir den Vorschlägen hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduzierung im Entwurf der Lärmaktionsplanung, welche sowohl den Straßenverkehr als auch Busverkehr massiv beeinträchtigen würden. Ferner behalten wir uns vor, ein Gutachten in Auftrag zu geben, welches sämtliche finanziellen Folgen, die uns durch die von Ihnen geplante Geschwindigkeitsreduzierung treffen würden, darlegt.</p>	<p>Kenntnisnahme. Mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen werden nur unter Berücksichtigung von Haushaltsmitteln, der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen sowie unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den ÖPNV erörtert. Es wird darauf hingewiesen, dass eine unmittelbare Auswirkung von Temporeduzierungen für den Straßenverkehr auf den Straßenbahnverkehr vermutlich nicht in allen Hot-Spot-Bereichen gegeben ist.</p> <p>Kenntnisnahme. Passive Maßnahmen sind nicht von der Förderrichtlinie erfasst.</p>
--	--	--	--	---

				<p>Kenntrnisnahme. Mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen werden nur unter Berücksichtigung von Haushaltsmitteln, der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen sowie unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den ÖPNV erörtert.</p>
<p>13</p>	<p>21.10.2024</p>	<p>Stadt Halle (Saale), Fachbereich 61, Abteilung Stadtentwicklung/ Freiraumplanung</p>	<p>In der Lärmaktionsplanung werden begrüßenswerter Weise auch ruhige Gebiete (Lden < 55 dB(A)) ausgewiesen. Hier wird allein vom Bestand ausgegangen, Verschlechterungen sollen vermieden werden. Das RG 3 LSG Saaleal, NSG Rabeninsel und Saaleaue bei Böllberg soll dagegen aufgegeben werden, weil dort inzwischen die Zielwerte überschritten werden. Dieses ist so nicht nachvollziehbar: im bisherigen Lärmaktionsplan besteht ja genau das Ziel, Verschlechterungen zu vermeiden. Dieses Ziel wurde offenbar nicht erreicht, dieses begründet aber in keiner Weise, warum dieses Ziel dann aufgegeben werden soll. Gerade der bisherige Schutzauftrag und die eingetretene erhöhte Verlärmung begründen und erfordern zusätzliche Maßnahmen, damit der Zielwert < 55 dB (A) wieder eingehalten werden kann, so wie es auch in den verlärmten und bewohnten Quartieren gemacht wird.</p> <p>Auch zeigt die Karte in Abb. 15 deutlich, dass nur sehr wenige Gebiete, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht) als ruhige Gebiete ausgewiesen sind. Diese befinden sich zudem vorwiegend in peripheren Randlagen. Nur die Dölauer Heide ist gut für die Erholung erschlossen, die anderen Gebiete liegen überwiegend sehr wohnortfern. Daher sollte als planerischer Ansatz geprüft werden, neben den ausgewiesenen schützenswerten ruhigen Gebieten zusätzlich wohnortnähere Gebiete auszuweisen, die ebenfalls den Zielwert erfüllen bzw. wo derzeit der Zielwert überschritten wird und zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.</p> <p>Hierzu sollen für potenzielle ruhige Gebiete, soweit erforderlich zur Einhaltung des Zielwertes), konkrete Maßnahmen benannt werden, um ein Einhalten der Zielgrenzwerte zu erreichen. Insbesondere folgende potenziellen ruhigen Gebiete sind zu prüfen: Weinbergwiesen (v. a. westlicher Teil); Huffeisensee (Teilflächen); Gertraudenfriedhof; Südfriedhof; Nordfriedhof (Maßnahmen erforderlich); Pestalozzipark; Osendorfer See einschließlich Kleingartenpark; Seebener Berge; Pfingstanger; Forstwerder, Saalwerder, Lunzberge</p>	<p>Die Verschlechterung kommt insbesondere auch aufgrund der geänderten Berechnungsvorschrift (BUB statt VBUB) zustande, die zu lauterer Ergebnissen führt. Insofern handelt es sich auch um eine Verschlechterung, die nicht absehbar bzw. für die Stadt nicht erkennbar war. Eine Kompensation kann durch die Umsetzung von Maßnahmen des Lärm-Hot-Spots 1 – Lortzingbogens, Offenbachstraße B80, Halle Neustadt voraussichtlich erreicht werden.</p> <p>Kenntrnisnahme. Es existieren bereits wesentliche Instrumente zum Schutz der Flächen als Erholungsräume. Aus den Ausweisungen von Gebieten im Flächennutzungsplan bzw. den Festsetzungen in den Bebauungsplänen als Grünflächen, Parks, Biotope, Friedhöfe, Wald und den bestehenden Gebietsschutzinstrumenten in Naturschutz und Landschaftspflege (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet) ergibt sich im Bestand ein hoher Schutzanspruch der bereits ohne zusätzliche Ausweisung im Lärmaktionsplan einen gewichtigen Abwägungsbelang auch im Sinne der Vermeidung von Neu-Verlärmungen darstellt. Auf eine Ausweisung von zusätzlichen ruhigen Gebieten wurde daher verzichtet.</p>

14	21.10.2024	Stadt Halle (Saale), Fachbereich 61, Abteilung Stadterneuerung/Förderung/Finanzen	Grundsätzlich begrüßen wir die Vorschläge zur Reduzierung der Schallemissionen. Bei der Volkmannstraße sehen wir den Vorschlag der Geschwindigkeitsreduzierungen ohne weitere Abstimmungen und verkehrsorganisatorische Untersuchungen sehr kritisch. Die Volkmannstraße ist eine der Ausfahrten aus dem Kreisverkehr Riebeckplatz, bei dem es sich um einen hochkomplexen innerstädtischen Verkehrsknoten handelt. Alle Festlegungen haben Auswirkungen auf die gesamtstädtischen Verkehrsabläufe, so dass Reduzierungen der Geschwindigkeit in der Volkmannstraße zu Stauerscheinungen und damit zur Zunahme von Schallemissionen in anderen Bereichen führen werden. Daher sollten diese Maßnahmenvorschläge unter einen deutlichen Vorbehalt gestellt werden. Die Berücksichtigung entsprechender Deckschichten bei den anstehenden Umbaumaßnahmen am Riebeckplatz und darüber hinaus in der Volkmannstraße wird perspektivisch als umsetzbar eingeschätzt.	Kenntnisnahme. Im Falle einer Sanierung der Volkmannstraße wird die Stellungnahme beachtet und insbesondere der Einsatz lärmärmer Straßendeckschichten unter Berücksichtigung von Haushaltsmitteln und der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen erwogen.
15	21.10.2024	Stadt Halle (Saale), Fachbereich 61, Abteilung Denkmalschutz	<p>a) „Einsatz von lärmindernden Straßendeckschicht[en] (z.B. Asphaltbeton AC 8 D S oder lärmoptimierter Asphalt bzw. DSH-V 5) auf innerörtlichen Straßen bei Wechsel der Straßendeckschicht im Rahmen von Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten.“</p> <p>b) „Es wird geprüft, ob ein Schallschutzfensterprogramm (passive^) Schallschutz) aufgelegt werden kann.“</p> <p>Zu a) wird im Entwurf zusätzlich auf die Möglichkeit von „Straßenraumorganisationsmaßnahmen“ in Form von Querungsstellen, Mittelinseln, einer Reduzierung von Fahrstreifen und Kreisverkehrsplätzen verwiesen. Soweit es sich um Straßen in Denkmalbereichen und/oder im Umgebungsschutz von Kulturdenkmalen handelt, unterliegen entsprechende Maßnahmen der denkmalrechtlichen Genehmigungspflicht gemäß § 14 DenkmSchG LSA. Diesbezügliche Vorabstimmungen mit der Abteilung Denkmalschutz werden empfohlen. Im Fall der auf Seite 50 des Dokuments beispielhaft benannten Emil-Abderhalden-Straße, die als zukünftige mögliche Fahrradstraße im jetzigen Fahrbahnbereich einen fahrradfreundlicheren Asphaltbelag erhalten und damit lärmärmer gestaltet werden soll, haben entsprechende Vorabstimmungen bereits stattgefunden. Die beschriebene Lösung wird als grundsätzlich denkmalverträglich bewertet.</p> <p>Soweit gemäß b) ein Schallschutzfensterprogramm aufgelegt wird, sind bei Baudenkmalen beziehungsweise Objekten in Denkmalbereichen ebenfalls denkmalrechtliche Genehmigungspflichten zu beachten. Prinzipielle Vorbehalte bestehen diesbezüglich nicht. Es gibt bereits eine Anzahl positiver Beispiele für den Einbau denkmalgerecht ausgeführter Holz-Schallschutzfenster an denkmalgeschützten Gebäuden.</p>	Kenntnisnahme. Die Stadt Halle (Salle) beteiligt in Denkmalbereichen die Abteilung Denkmalschutz des Fachbereiches 61.
16	21.10.2024	Anwohner(in) Otto-Kilian-Straße, Beesener Straße	Maßnahme 30 km/h in Beesener Straße wird begrüßt. Insbesondere nachts wird dort auch Tempo 50 oft weit und lautstark überschritten. Als Anwohnerin an der Ecke zur Otto-Kilian-Straße ist es kaum möglich nachts das Fenster offen zu lassen. Auch die Otto-Kilian-Straße ist aufgrund des Pflasters sehr laut. Meine Hoffnung liegt darin, dass durch die neu zu schaffende Tempo 30 Regelung in der Beesener Straße auch die einfahrenden Autos in die Otto-Kilian-Straße langsamer fahren werden. Auch für den Paul Riebeck Stift wäre dies eine wünschenswerte Entwicklung.	Kenntnisnahme. Die tatsächliche Umsetzbarkeit von Tempo 30 km/h auf der Beesener Straße wird unter Berücksichtigung von Haushaltsmitteln und der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen geprüft.

<p>17</p>	<p>08.11.2024</p>	<p>Stadt Halle (Saale), Fachbereich Mobilität</p>	<p><u>Allgemeine Hinweise:</u> Der Entwurf des Lärmaktionsplans beinhaltet u. a. Lärminderungsmaßnahmen, die finanzielle Auswirkungen haben: z. B. lärmindernde Straßendeckschicht im Rahmen von Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten. Er sieht auch Maßnahmen wie z. B. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von $v = 50 \text{ km/h}$ auf $v = 30 \text{ km/h}$ in mehreren Straßenzügen angedacht – zum Beispiel in den Straßenzügen An der Magistrale, Merseburger Straße, Beesener Straße, nördlich Kreuzung Vogelweide und Paul-Suhr-Straße, Volkmannstraße, nördlich am Wasserturm, Trothaer Straße, Reilstraße und Große Brunnenstraße. In deren Folge sind nicht nur Änderungen in der Verkehrsbeschilderung erforderlich, sondern auch Anpassungen in den Steuerungen der vorhandenen Lichtsignalanlagen. Der damit jeweils verbundene Aufwand ist nicht unerheblich – bspw. erfordert die hierfür erforderliche Neuerstellung einer Verkehrstechnischen Unterlage sowie Umsetzung derselben idR einen Kostenaufwand in fünfstelliger Größenordnung pro LSA-geregeltem Knoten.</p> <p>Auch die im Lärmaktionsplan benannten (pauschalen) Maßnahmen durch Straßenraumorganisationsmaßnahmen wie Querungsstellen, Mittelinseln etc. sowie Reduzierung der Fahrstreifen und Kreisverkehrsplätze, die eine weitergehende Verringerung der Lärmimmissionen erzielen sollen oder Geschwindigkeitsanzeigetafeln einzusetzen, bedürfen neben einer planerischen Vorbereitung und baulichen Umsetzung jeweils einer zusätzlichen Finanzierung und somit Verankerung im städtischen Haushalt. Hierzu sollte im Lärmaktionsplan zumindest ein entsprechender grundsätzlicher Hinweis gemacht werden. Konkrete Abschätzungen als „Gesamtvolumen“ sind hier uE nicht zielführend. Eine Finanzierung solcher vielfältiger Maßnahmen aus dem laufenden Budget des FB 66 ist aufgrund der zu leistenden anderen Pflichtaufgaben im Rahmen der Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflicht sowieso nicht möglich.</p> <p><u>Spezifische Hinweise:</u> Eine überschlägige Bewertung der im LAP beinhalteten Prüfaufträge (siehe dort S. 50): Pkt. 1: Eine Prüfung kann bei Bedarf erfolgen, insbesondere vor dem Hintergrund der Finanzierung und der Flächenverfügbarkeit; Pkt. 2: Zuständigkeit UVB; Pkt. 4: Zuständigkeit FB 66.4 und UVB</p> <p>S. 23 Kritisch zu bewerten ist, dass das Gutachten Straßentypen nach einer Bewertung des Landesamtes für Umweltschutz übernimmt – Bsp.: Straßenbau in Gussasphalt ist fachlich fragwürdig, weil praktisch kaum angewandt (idR nur in Parkhäusern und vergleichbaren Einrichtungen).</p> <p>S. 33 Wirkung von Maßnahmen im Straßenverkehr und Vorschläge: Ein pauschaler Einsatz von lärmarmen Fahrbahnbelägen ist kritisch zu sehen. Grund ist die fehlende Selbstreinigungswirkung bei Geschwindigkeiten $< 50 \text{ km/h}$, insbesondere vor dem Hintergrund der seit Jahren unzureichenden Finanzierung der Straßen-Instandsetzung. Durch die fehlende Selbstreinigung ist eine teure turnusmäßige maschinelle Reinigung zur Erhaltung der Offenporigkeit erforderlich. Deckschichten dieser Bauweise müssen spätestens alle 10 Jahre ersetzt werden. Aktuell haben wir ersetzt: Böllberger Weg – Liegezeit 40 Jahre. Eine Belagserneuerung bereits nach zehn Jahren („nur“ zum Erhalt der Lärminderungs Wirkung) wäre angesichts des parallel vorhandenen Sanierungstaus zahlreicher anderer Stadtstraßen in Halle (Saale) niemandem vermittelbar. Bei einem Ersatz der Deckschichten in den im LAP ab S. 37 angegebenen Straßen kann von einer Investitionssumme im mind. Hohen zweistelligen Millionenbereich</p>	<p>Kenntnisnahme. Im LAP-Bericht wurde ein entsprechender Hinweis zum Aufwand dieser Maßnahmen ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme. Im LAP-Bericht wurde ein entsprechender Hinweis zum Aufwand dieser Maßnahmen ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Bezeichnung Gussasphalt entspricht der schalltechnischen Normung und wurde daher verwendet.</p> <p>Kenntnisnahme. Es wird im Sanierungsfall von Straßen geprüft, ob eine Umsetzung des Einsatzes lärmarmen Straßendeckschichten unter Berücksichtigung von Haushaltsmitteln und der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen möglich ist.</p>
-----------	-------------------	---	---	--

			ausgegangen werden. Zum Ersatz von Pflaster- gegen Asphaltbelägen ist in Denkmalbereichen zudem die Zustimmung der UDB erforderlich / aber erfahrungsgemäß unwahrscheinlich.	
18	11.11.2024	Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft GmbH	<p>Einwendungen, da es durch die Maßnahmen der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h, insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen, zu einem zeitlichen Mehraufwand bei der Leistungserbringung insbesondere im Bereich der kommunalen Müllentsorgung und Straßenreinigung kommt. Über die Hauptverkehrsstraßen erfolgt zum überwiegenden Teil die Anfahrt (sog. Regie- wege) der Entsorgungs- und Reinigungsfahrzeuge der Halleschen Wasser und Stadtwirtschaft GmbH in und aus den Entsorgungs- und Reinigungsgebieten.</p> <p>Resultierend durch den sich aus der Geschwindigkeitsreduzierung ergebenden zeitlichen Mehrauf- wand gehen wir von Kostensteigerung insbesondere bei der Entsorgung und Straßenreinigung aus. Durch die fortwährenden Anstrengungen zur Optimierung der Logistik sind die Kompensationsmög- lichkeiten ausgeschöpft.</p> <p>Genauere und belastbare Grundlagendaten können aufgrund der Kurzfristigkeit der Stellungnahme nicht angeführt werden. Die Bewertung basiert auf Durchschnittswerten für die entsprechenden Streckengebiete.</p>	Kenntnisnahme. Bei der Erörterung von Tempo 30 km/h werden die Belange der Müllentsorgung und Straßenreinigung berücksichtigt.