

Abwägung der Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan Cottbus – Stufe 2

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Ortsbeirat Skadow , Ortsvorsteher 26.08.2012	Allgemein	Zustimmung zur Vorlage		-
	Geschwindigkeitsbegrenzung	Warum wurde Geschwindigkeitsbegrenzung Schmellwitzer Straße (Seite 17) geändert?	Redaktioneller Fehler. Keine Veränderung der aktuellen Geschwindigkeit vorgesehen.	nein
	Saspower Str.	Werden die durch den ÖPNV genutzten Straßen in Skadow (z. B. Saspower Landstraße) noch einer Prüfung unterzogen? Diese ist völlig ungenügend ausgebaut und sorgt für unzumutbare Belastung.	Der Hinweis wurde in Anlage 4 des Lärmaktionsplans (Konfliktbereiche mit Verkehrsbelegungen < 8.000 Kfz/24h) aufgenommen.	eingearbeitet
	ruhige Gebiete	Wie sichert die Stadt öffentliche Zugänglichkeit zu den Waldgebieten?	Eine Sicherung der Zugänglichkeit zu Privatgrundstücken ist durch die Stadt nicht möglich.	-
Ortsbeirat Merzdorf-Hammergraben, Ortsvorsteher 25.08.2012	Allgemein	Im Großen und Ganzen Zustimmung zu den Maßnahmen des LAP		-
	Innenstadtbelegung	Ob die Herausleitung von Kfz-Verkehr für die Innenstadtbelegung günstig ist, bleibt abzuwarten.	Ziel ist die Verlagerung durchgehender Verkehrsbeziehungen aus dem sensiblen Stadtzentrum heraus sowie die Stärkung der Nutzung des Umweltverbundes für kurze innerstädtische Wege. Dies trägt zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt bei.	nein
	Geschwindigkeitsbegrenzung	Immer mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Innenstadt werden nicht als zielführend erachtet. Besser ist der Einsatz leiser Fahrbahndeckschichten.	Die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeiten bildet ein unverzichtbares Instrument der Lärminderung in den Hauptkonfliktbereichen. Im Sinne der Lärminderung sind beide und noch viele weitere Maßnahmen im Bündel anzuwenden, um eine adäquate Lärminderung zu erreichen.	nein
LUGV Brandenburg 24.08.2012	Zuordnung zu LAP Stufe 2	Warum werden die B 168 (OU Wilmersdorf) und Gallinchener Hauptstraße erst im Rahmen der 2. Bearbeitungsstufe des LAP betrachtet.	Im Rahmen der zweiten Bearbeitungsstufe sollte eine vertiefende Betrachtung beider Straßenabschnitte erfolgen.	-
	Hinweise	Verschiedene redaktionelle Hinweise zum Erläuterungsbericht		eingearbeitet
	Altmarkt	Es werden ausdrücklich vertiefende Untersuchungen im Bereich Altmarkt/ Sandower Straße zur weiteren Reduzierung der immer noch erheblichen Lärmbelastung am Altmarkt (bei Vermeidung von Verlagerungseffekten insbesondere in die Klosterstraße) befürwortet.	Entsprechende Hinweise sind im Maßnahmenkonzept bereits enthalten.	bereits im LAP enthalten

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Mario Kaun 21.09.2012	Geschwindigkeitsbegrenzung Zimmerstraße	Aufgrund vielfach zu beobachtender Geschwindigkeitsübertretungen sollte in der Zimmerstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Ewald-Haase-Straße eine Begrenzung auf 30 km/h erfolgen.	Eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung für den ist für den Nachtzeitraum bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes	bereits im LAP enthalten
	Geschwindigkeitsbegrenzung Zimmerstraße	In der Lessingstraße existiert einseitig eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Diese sollte auch in der entgegengesetzten Richtung vorgesehen werden.	Der Hinweis wurde in Anlage 4 des Lärmaktionsplans (Konfliktbereiche mit Verkehrsbelegungen < 8.000 Kfz/24h) aufgenommen.	eingearbeitet
	Geschwindigkeitsniveau mittlerer Ring	Im Sinne der Erhöhung der Anreize zur Nutzung des mittleren Ringes, sollte überlegt werden die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Teilabschnitten (Nordring ab Lagune / Pappelallee bis Kreisel Juri Gagarin Straße) auf 60 bzw. 70 km/h zu erhöhen.	Sofern im Umfeld keine Wohnbebauung existiert, ist aus akustischer Sicht eine Anpassung der zulässigen Geschwindigkeiten prinzipiell denkbar. Jedoch sind aus Sicht der Lärminderung weitere Aspekte, wie z. B. die Verschleppung des höheren Geschwindigkeitsniveaus in angrenzende Bereiche sowie ggf. kontraproduktive Effekte für den Umweltverbund zu berücksichtigen.	nein
Ortsbeirat Gallinchen Ortsvorsteher 23.08.2012	LAP Stufe 1	Eine Auswertung der Erfolge / Misserfolge aus dem LAP Stufe 1 wäre sinnvoll.	Entsprechende Ausführungen wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltungen vorgenommen.	nein
	Verknüpfung mit anderen Konzepten	Die Verknüpfung mit anderen relevanten Konzepten ist noch nicht ausreichend. So variieren z. B. die Verkehrsbelegungen der Gallinchen Hauptstraße zwischen LAP und teilräumlichem Verkehrskonzept.	Die verwendeten Verkehrsmengen liegen in derselben Größenordnung und variieren lediglich minimal. Für die Festlegung von Maßnahmen ergeben sich daraus keine relevanten Veränderungen hinsichtlich der Entscheidungskriterien.	nicht erforderlich
	Ortsumgehung	Bei den Thesen ist eine Ergänzung der notwendigen Verkehrsverlagerung aus dem Ort heraus durch die Ortsumgehung zu ergänzen.	Eine entsprechende Ergänzung im Maßnahmenkonzept wurde vorgenommen. Dennoch ist für die Ortsdurchfahrt aufgrund der Bedeutung für den Quelle-Ziel-Verkehr auch weiterhin mit einer hohen Verkehrsbedeutung zu rechnen.	eingearbeitet
	Radverkehr	Die Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße ist falsch. Es sollte eine Nutzung der vorhandenen Angebote durchgesetzt werden. Ansonsten sind massive Behinderungen, Gefahrenpotential und Staus zu erwarten.	Die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen ist jeweils im Einzelfall zu prüfen. In Bereichen wo der Radweg hinsichtlich Fahrbahnoberfläche und / oder Verkehrssicherheit nur eingeschränkt nutzbar ist, sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden. Beim Neubau von Radverkehrsanlagen ist gemäß aktuellem Stand der Technik die fahrbahnseitige Führung (Radfahr- bzw. Schutzstreifen) i. d. R. sicherer.	nein
	Gallinchen Hauptstraße	Für die Überschreitungen der Gallinchen Hauptstraße ist nicht nachvollziehbar woher lediglich die zwischen Gaglower Straße und Autobahn kommen. Die Verkehrsmenge in Richtung Ortseingang verändert sich kaum.	Im nördlichen Teilbereich ist die Bebauungssituation deutlich stärker zusammenhängen und weist zudem geringere Abstände zur Straße auf als in den südlichen Bereichen.	nein

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
	Koordinierung	Eine durchgängige Schaltung der LSA wird begrüßt und seit Jahren für die Gallinchener Hauptstraße über die Madlower Kreuzung hinweg ohne Erfolg gefordert.	Entsprechende Aussagen zur Ausweitung der Koordinierung sind im LAP enthalten. Die weitere Umsetzung obliegt der städtischen Detailplanung.	bereits im LAP enthalten
Ströbitz Herr Buchholz 07.11.2012	Geschwindigkeitsbegrenzung	Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Karl-Liebknecht-Straße und Berliner Straße von 22:00 bis 08:00 sind in Ordnung. Vorstellbar wäre eine Ausweitung auf Sonn- und Feiertage zwischen 13:00 und 15:00 Uhr	Eine entsprechende zusätzliche Zusatzbeschilderung für Sonn- und Feiertage ist im Sinne der Erkennbarkeit der Verkehrsregelung nicht zielführend.	nein
	Radverkehr	Der Radwegbau muss durch die Stadt vorangetrieben werden	Die Förderung des Radverkehrs ist zentraler Bestandteil des LAP.	nein
	Koordinierung	Die Ampelschaltungen müssen weiter optimiert werden, um ohne zu Halten durchfahren zu können.	Die Ausweitung der LSA-Koordinierung ist Bestandteil des LAP und wird durch die Stadt sukzessive umgesetzt.	nein
	Fahrbahnoberfläche	geräuscharmen Straßenbelag verwenden (z. B. im Bereich der Kreuzung K.-Liebknecht-Straße / Nordring)		nein
	Schallschutzfenster	Prüfen, ob es Sonderkredite für Schallschutzfenster betroffener Häuser gibt		nein
Ortsbeirat Kahren Ortsvorsteher 08.10.2012	Lärmkartierung	Wie hoch ist die Lärmbelastung am Wappenhaus sowie am Ortseingang Kahren.	Die Darstellungen zur Lärmkartierung können parallel unter http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart_www/viewer.htm eingesehen werden. Hier besteht auch die Möglichkeit, in die Karte hinein zu zoomen.	
	Lärmkartierung	Wurden die in den Lärmkarten dargestellten Werte durch punktuelle Messungen kontrolliert?	Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgt ausschließlich eine Berechnung der Lärmwerte. Die entsprechenden Berechnungsverfahren wurden allerdings im Rahmen ihrer Entwicklung an Hand von Messungen überprüft.	nein
	Ruhige Gebiete	Die potenziellen ruhigen Gebiete sind nur für den Innenstadtbereich aufgeführt. Wurden die Randbereiche von Cottbus auch untersucht? Gibt es in Kahren Bereiche, die als ruhige Gebiete zur Verfügung stehen?	Die entsprechende Abbildung im Erläuterungsbericht reicht auch bis in den Randgebiete der Stadt Cottbus. Auch für den Bereich Kahren sind potenziell ruhige Gebiete dargestellt.	-
	Gewerbeansiedlungen	Gibt Bei zukünftigen Ansiedlungsprojekten muss noch detaillierter auf mögliche Folgen (Verlärmung) geachtet werden. So ist z. B. durch den Pkw- und Lieferverkehr des Blechen-Carree mit einer Erhöhung des Lärms zu rechnen.	Eine Konzentration von Handel in der Innenstadt sorgt nicht zwangsläufig für mehr Kfz-Verkehr. Für viele Anwohner ergeben sich kürzere Wege, die potenziell ohne Pkw-Nutzung bewältigt werden können. Teilweise substituiert werden die entsprechenden Effekte durch zusätzlich einstrahlenden Kfz-Zielverkehr. Wichtig ist daher eine entsprechende Steuerung über die Rahmenbedingun-	nein

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
			gen für den ruhenden Verkehr sowie die ÖPNV-Erreichbarkeit.	
Ortsbeirat Willmersdorf Ortsvorsteher 22.08.2012	Geschwindigkeitsbegrenzung	Neu einzurichtende Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten auf das notwendigste Maß beschränkt werden, um z.B. potenzielle Kunden nicht an andere, außerhalb von Cottbus gelegene Einkaufszentren zu verlieren.	Die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeiten bildet ein unverzichtbares Instrument der Lärminderung in den Hauptkonfliktbereichen. Da diese vorrangig für den Nachtzeitraum vorgesehen sind, ergeben sich keine Auswirkungen auf die Einkaufsverkehere.	nicht erforderlich
	B 168	Die Infragestellung des Fahrbahnquerschnittes ist nach der gerade erfolgten Sanierung nicht nachvollziehbar. Wer sollte langfristig einen Rückbau finanzieren?	Auf die entsprechenden Rahmenbedingungen wurde hingewiesen.	nein
	B 168	Entsprechend eines neuen Gutachtens des Landesbetriebes sind 11 Gebäude von erheblichen Lärmbelastigungen betroffen.	Das schalltechnische Gutachten für die B 168 im Bereich Lakomaer Dorfstraße bis Mauster Straße (Willmersdorf) vom September 2012 befindet sich zur Zeit in der Prüfung bei der Zentrale des Landesbetriebes Straßenwesen sowie beim Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen. Diese Unterlage konnte entsprechend noch nicht für die Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellt werden.	Berücksichtigung ggf. zu späterem Zeitpunkt
	Bahnlärm	Wo ist die erhebliche Lärmbelastigung der Bahnstrecke berücksichtigt?	Die Betrachtung des Eisenbahnlärms ist nicht Bestandteil der aktuellen Lärmaktionsplanung.	nein
	B 168	Forderung nach aktiven Lärmschutz als Umsetzungsmaßnahmen im Bereich Willmersdorf sowie einer kurzfristigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h.	Eine Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist nach der erfolgten Sanierung auf Grundlage der aktuellen Regelwerke und Gesetzlichkeiten schwierig.	nein
Bürgerverein e.V. Schmelwitz Vorsitzender 02.11.2012	G.-Hauptmann-Str. / M.-Domaskojc-Str.	Gerhard-Hauptmann-Straße und Marjana-Domaskojc-Straße sind wie beschrieben kaum bewohnt und ausreichend berücksichtigt.		nicht erforderlich
	Karlstraße / Schmelwitzer Straße	In der Karlstraße und der Schmelwitzer Straße sollte mehr Verkehr auf das Fahrrad gelenkt werden. Im Zuge der Schmelwitzer Straße ist dringend ein Radverkehrsangebot erforderlich (schlechte Fahrbahnoberfläche). Zudem ist es dort durch das Kopfsteinpflaster auch sehr laut. Welche Lösungen sind dort vorgesehen?	Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des LAP für die Schmelwitzer Straße ist ein Austausch der Pflaster- gegen eine Asphaltoberfläche.	nein
MUGV Brandenburg 20.08.2012	Allgemein	Insgesamt wird Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung (Stand 2012) beachtet und umgesetzt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erscheinen plausibel und der Entwurf in sich stimmig.		-

Lärmaktionsplan Cottbus 2. Stufe – Abwägung Stellungnahmen

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
	2.Stufe Lärmkartierung	Nach Vorliegen der Lärmkartierung 2012 des LUGV sollte geprüft werden, ob größere Abweichungen zu den verwendeten Datengrundlagen existieren.	Eine entsprechende Prüfung wurde durchgeführt. Es sind keine signifikanten Veränderungen bei den Datengrundlagen im Vergleich zu den verwendeten Werten zu verzeichnen.	nein
LBV Cottbus 15.08.2012	Allgemein	Aus verkehrsbehördlicher Sicht des Landes bestehen keine Einwände		-
	Allgemein	Begrüßung der Maßnahmen , die der Verkehrsreduzierung sowie Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsarten dienen und damit im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes stehen.		-
	Allgemein	Lärmbelastungen aus den Bereichen Eisenbahn- / Schienenpersonennahverkehr, Binnenschifffahrt und ziviler Luftverkehr waren nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchungen.		-
	Allgemein	Durch die verkehrsplanerische Stellungnahme bleibt die aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtung zum Einholen von Genehmigungen, Bewilligungen oder Zustimmungen unberührt.		-
Stadt Cottbus FB 66 29.08.2012	Fußgänger-Anforderung an LSA	Änderung Seite 25 blauer Text zur Fußgänger-Anforderung, Anforderung mittels Taster bei verkehrsabhängiger Steuerung unumgänglich, Verzicht nur bei Festzeitsteuerung möglich	Eine Regelung ohne Anforderung ist prinzipiell auch bei einer verkehrsabhängigen Steuerung möglich, jedoch werden die Möglichkeiten der verkehrsabhängigen Freigabezeitanpassungen dadurch eingeschränkt. Die textlichen Erläuterungen hierzu werden angepasst bzw. präzisiert.	eingearbeitet
	LSA Koordinierung	Änderung Seite 31 Pkt. 4.32 bis 2012 Anschluss der LSA an zentrales Verkehrssteuerungssystem, siehe Stellungnahme		eingearbeitet
		Maßnahmen der Punkte 3.2 und 3.3 laut Maßnahmentabelle werden so umgesetzt. Prüfung, ob LSA bestehen bleibt, erfolgt z.B. jährlich in der turnusmäßigen Betriebszeitenberatung		nicht erforderlich
	Allgemein	Die in den vorangegangenen Abstimmungen und Stellungnahmen gegebenen Hinweise fanden im Entwurf Berücksichtigung.		-
Niederschrift Beratung Polizeidirektion Süd FB 66 FB 61	Altmarkt	Hinweis auf mittlerweile erfolgte Umsetzung von Tempo 20 km/h ergänzen. Diskussion über MIV-Sperrung Altmarkt nicht zielführend.	Hinweise zur Thematik Altmarkt von verschiedenen Seiten. Anpassung der textlichen Erläuterungen.	eingearbeitet
	Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße	Lediglich geringe Zahl an Nutzern. Keine zwingende Notwendigkeit, an Ist-Zustand etwas zu ändern.	Keine weiterführenden Informationen zum tatsächlichen Umfang des Problems bekannt. Anpassung der textlichen Erläuterungen.	eingearbeitet

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
FB 72 Straßenverkehrsbe- hörde 28.08.2012	Chausseestraße	Verbesserung der Situation nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes Groß Gagelow (Tempo 30 / Rechts-vor-Links). Maximale Beruhigung durch Beschilderung erreicht.	Entsprechender Hinweis auf mittel- bis langfristige bauliche Unter- setzung der Maßnahmen dennoch aus Sicht der Lärminderung erforderlich. Anpassung der textlichen Erläuterungen.	eingearbei- tet
	Parkplatz Her- mann-Löns- Straße	Problem wurde bereits früher intensiv diskutiert. Die Situation ist klar als Parkplatz zu erkennen. Es ergibt sich keine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern durch die Abkürzung. Zudem handelt es sich um eine Bedarfshaltestelle von Cottbusverkehr. Asphaltierung mit Ausbau der Hermann-Löns-Straße geplant.	Anpassung der textlichen Erläuterungen.	eingearbei- tet
	Forster Straße / Pyramidenstraße	Nutzen der Umgestaltung des Ortseinganges ist erkennbar. Prob- leme bilden die Breite der Straße und die Finanzierung.		nicht erfor- derlich
		Hinweis zu Tempo 70 km/h im Rahmen der Umsetzung des „Al- leenerlasses“ und die resultierende positive Wirkung für Ortslage sollte ergänzt werden.		eingearbei- tet
		Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung wäre eine Option, um die Geschwindigkeit effektiv zu senken und Kontrolldruck zu gewährleisten. Eine Finanzierung ist jedoch offen.		nicht erfor- derlich
	LKW Transitver- kehr	Redaktionelle Ergänzung ab wann von Lkw-Transitverkehr gespro- chen wird, sollte ergänzt werden.		eingearbei- tet
	T 30 Straße der Jugend	Primäre Gewerbenutzung. Konkretisierung der Zahl der tatsächli- chen Anwohner als Entscheidungsgrundlage erforderlich.	Aktuell wohnen 107 Bürger im lediglich ca. 300 m langen Abschnitt zwischen Bürgerstraße und Karl-Liebknecht-Straße. Die Ge- schwindigkeitsbegrenzung ist entsprechend gerechtfertigt.	nein
	T 30 Sandower Hauptstraße	Verkehrsberuhigung wird aktuell bereits durch das Parken erreicht. Es existieren keine Anwohnerbeschwerden über Lärm oder Ge- schwindigkeiten.	Ziel war hier u. a. auch die Belebung des Stadtteilzentrums. Eine Beibehaltung im Sinne eines Prüfauftrages wird empfohlen.	eingearbei- tet
	T 30 Gaglower Straße	Keine nennenswerte Wohnbebauung. Aufhebung der Geschwindig- keitsbegrenzung für die Gegenrichtung wird ohnehin diskutiert.	Streichung des entsprechenden Abschnittes	eingearbei- tet
	T 30 Dissenche- ner Hauptstraße	Durch die Inbetriebnahme der Ortsumgehung ist mittlerweile ein deutlicher Rückgang der Verkehrsbelegungen erfolgt. Eine zusätzli- che Reduzierung der Geschwindigkeit ist entsprechend nicht mehr erforderlich.	Streichung des entsprechenden Abschnittes	eingearbei- tet
	T 30 Hubertstr. / Zimmerstraße	Zustimmung zur entsprechenden Maßnahme. Prüfung in wie weit die Kosten in die Baumaßnahme einfließen können.		nicht erfor- derlich

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
	T 30 Juri-Gagarin-Straße	Nur einseitige Bebauung und keine Anwohnerbeschwerden.	Streichung des entsprechenden Abschnittes im Rahmen der Gesamtabwägung zur Prioritätensetzung für das Tempo-30-Konzept.	eingearbeitet
	T 30 Dissencher Str. / Franz-Mehring-Str	Der Bereich Stadtring bis Willy-Brandt-Straße ist zu allgemein gefasst. Es existiert keine durchgehende Wohnbebauung.	Präzisierung des entsprechenden Abschnittes u. a. unter Berücksichtigung aktueller Verkehrszahlen.	eingearbeitet
	T 30 Karl-Liebknecht-Straße	Präzisierung des Problemabschnittes (Bereich mit Pflasteroberfläche) erforderlich		eingearbeitet
	T 30 Karlstraße	Nachts kein relevanter Straßenbahnverkehr. Bisher keine abschließende Wertung möglich.	Präzisierung unter Berücksichtigung der ÖPNV-Nutzung in den Abend- und Nachtstunden	eingearbeitet
	T 30 Ewald-Haase-Straße	Sehr kurzer Abschnitt mit lediglich wenigen Betroffenen Einwohnern.	Streichung des entsprechenden Abschnittes im Rahmen der Gesamtabwägung zur Prioritätensetzung für das Tempo-30-Konzept.	eingearbeitet
	T 30 Gallincher Hauptstraße	Mittlerweile wurde hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auf 30 km/h umgesetzt. Ausdehnung auf alle Verkehrsteilnehmer wird aktuell als nicht notwendig erachtet.	Anpassung der textlichen Erläuterungen. Eine Beibehaltung im Sinne eines Prüfauftrages wird empfohlen.	eingearbeitet
	LSA-Signalisierung	In Cottbus finden seit jeher mindestens 1x jährlich Beratungen zu den Betriebszeiten der LSA statt. Bei Bedarf öfter. Kreisverkehre sind Teil des Verkehrsentwicklungsplanes und werden bei neuen Projekten immer auf Realisierbarkeit untersucht.		nicht erforderlich
	lärmarme Schachtdeckel	In Bezug auf lärmarme Schachtdeckel muss der Kontakt zur LWG gesucht werden		nicht erforderlich
Ortsbeirat Dissenchen / Schlichow 09.11.2012	Ortsumgehung B 168n	Eine Betrachtung der Lärmimmissionen der Ortsumgehung B 168n für die Stadtteile Dissenchen, Schlichow und Merzdorf sollte im Rahmen des LAP vorgenommen werden. Mit der Weiterführung der Ortsumgehung ist zukünftig mit Verkehrsbelastungen von 10.000 Kfz/24h zu rechnen. Zur Reduzierung der Belastungen sollten Lärmschutzwälle (analog L 50 / Haasower Straße) und die Bepflanzung mit schnell wachsenden Baumarten umgesetzt werden.	Diese Ortsumgehung ist aktuell nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Im Rahmen des Neubaus wird die Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für den Prognosezustand nach Fertigstellung der weiterführenden Abschnitte gewährleistet. Dennoch ist es im Vergleich zur Vorhersituation (weitgehende Ruhe) lauter. Wichtig ist insbesondere eine Beobachtung des sich einstellenden Geschwindigkeitsniveaus.	nein
Bürgerverein Cottbus Stadtmitte	Allgemein	keine gravierende Einsprüche zur vorgesehenen Planung		-

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Vorsitzender 26.08.2012	Radverkehr	Besonderes Augenmerk sollte auf eine sichere Abwicklung des Radverkehrs in der Innenstadt gelegt werden.	Dies entspricht auch den Zielstellungen des Lärmaktionsplans.	nicht erforderlich
	Altmarkt	Trotz Geschwindigkeitsbegrenzung bestehen nach wie vor bestehende Lärmbelastungen im Bereich des Altmarktes. Hier besteht weiterhin die Frage, ob der Verkehr (außer ÖPNV) herausgenommen werden bzw. zügig eine Bearbeitung der Pflasterung zur Lärminderung erfolgen sollte.	Entsprechende Hinweise sind im Maßnahmenkonzept bereits enthalten.	nein
	Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße	Untersuchungen / Planungen zur Reduzierung der Verkehrsaufkommen / Durchgangsverkehre werden begrüßt und die Diskussion von Lösungsansätzen gerne durch den Bürgerverein begleitet.		-
Ortsbeirat Döbbrick / Maiberg Ortsvorsteher 15.11.2012	Ortsdurchfahrt Döbbrick	Die Ortsdurchfahrt Döbbrick Süd / Döbbricker Dorfstraße sollte in die Lärmaktionsplanung einbezogen werden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, besonders durch Transportfahrzeuge und den schlechten Zustand der Ortsdurchfahrt sind die Anlieger hohen Lärmbelastungen ausgesetzt.	Der Hinweis wird in Anlage 4 des Lärmaktionsplans (Konfliktbereiche mit Verkehrsbelegungen < 8.000 Kfz/24h) aufgenommen.	eingearbeitet
Bürgerverein Spremberger Vorstadt Stellv. Vorsitzender 14.11.2012	Allgemein	Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung werden grundsätzlich begrüßt und dem LAP zugestimmt. Der vorgeschlagen Ausbau der Radwege wird ebenfalls unterstützt.		-
	Straße der Jugend	Besondere Beachtung der Lärm Aspekte ist bei der Gleisquerung im Bereich Breithaus erforderlich. Die zur Zeit bedarfsgesteuerte Fußgänger-LSA in der Straße der Jugend sollte nach deren Ausbau in die Koordinierung eingebunden werden.	Berücksichtigung im Rahmen der Ausbauplanungen der Straße der Jugend erforderlich	nein
	Hermann-Löns-Straße	Bezüglich der Anzahl der Fahrzeuge, die den Parkplatz Hermann-Löns-Straße als Abkürzung nutzen ist die Größenordnung zwischen 8.000 – 16.400Kfz/24h sowie der Dringlichkeit der Problematik zu hinterfragen.	Die Thematik wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung angesprochen und daher in den Bericht integriert. Die Verkehrsbelegung liegt deutlich unter 8.000 Kfz/24h	eingearbeitet

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Fraktion Die Linke 23.01.2013	Räumliche Kfz-Verlagerung	Zwingend erwähnenswert, dass die bereits begonnene Umfahrung um Cottbus, deren Vervollständigung ungewiss ist, viele Probleme aus dem LAP löst bzw. den Maßnahmenaufwand in anderen Bereichen reduziert.	Thematik wurde mittlerweile deutlicher hervorgehoben	eingearbeitet
		Eine Verlagerung des MIV vom Altmarkt wird abgelehnt, da ansonsten der Verkehr sich verlagern würde.	Aus Lärmgesichtspunkten wäre eine Verlagerung / Bündelung im Hauptnetz zielführend, eine Verlagerung in andere Nebenstraßen sollte jedoch ausgeschlossen werden. Hierzu sind gesondert vertiefende Untersuchungen erforderlich.	nicht erforderlich
	Verstetigung des Verkehrsablaufes	Eine Verringerung der Geschwindigkeit in der Sandower Hauptstraße und in der Straße der Jugend ist genauer zu untersuchen, um zu klären, welche Auswirkungen das hat.	Eine Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten im Zuge der Straße der Jugend und der Sandower Hauptstraße (als Prüfoption) ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes	bereits im LAP enthalten
	Straßenraumbegrünung	Hier ist der mögliche Pflegeaufwand insbesondere bei Heckenpflanzungen und Rankhilfen zu beachten. Eine Ausweitung der Grünpflege ist kaum möglich.	Die Straßenraumbegrünung bildet eine wesentliche Maßnahme zur Harmonisierung des Verkehrsflusses. Bei der konkreten Auswahl der Pflanzenarten sollten die Aspekte des Pflegeaufwandes berücksichtigt werden.	nein
	Verbesserung der Fahrbahnoberflächen	Für das Natursteinpflaster am Altmarkt und in der Sandower Hauptstraße sind mittelfristig lärmindernde Lösungen zu finden. In bestimmten Straßenabschnitten stehen Auflagen des Denkmalschutzes dem entgegen.	Bei der Neuverlegung des Pflasters sollte entsprechend auf die Ebenflächigkeit geachtet werden.	bereits im LAP enthalten
		Zur Vermeidung des Lärms bei Schachtabdeckungen sind bei Reparatur- und Wartungsarbeiten diese Kanaldeckel sorgfältig einzusetzen. Bei Neubauten sind lärmarme Deckel und entsprechende Einlagen zu verwenden.		bereits im LAP enthalten
	Verkehrsverlagerung	Die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern ist oberstes Gebot. Das Freischalten von Ampeln durch Fußgänger und Radfahrer ist wichtig für die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern und sollte dort beibehalten werden, wo dies unbedingt erforderlich ist.	Eine Anforderung ist bei reinen Fußgänger-LSA in jedem Fall sinnvoll. An größeren Knotenpunkten sollte diese nur erfolgen, wenn daraus wesentliche Vorteile für die verkehrsabhängige Steuerung entstehen.	nicht erforderlich
	Verkehrsverlagerung	Eine Sperrung der Parkplatzzufahrt aus Richtung H.-Löns-Str. hat eine sehr geringe Relevanz für das Thema Lärm.		nicht erforderlich

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Herrn Kleitz Ortsbeirat Willmersdorf 20.02.2013	Radverkehrsanlagen	Hinweis, dass neben dem Neubau von Radverkehrsanlagen auch die Unterhaltung bestehender Radverkehrsangebote wichtig ist.	Dies ist richtig. Insbesondere an Knotenpunkten ist im Rahmen der Sanierung auf eine Umgestaltung im Sinne einer modernen Radverkehrsförderung unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke (Führung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs) zu achten. Parallel ist eine Veränderung der Prioritätensetzung sowie die Erhöhung der Haushaltsmittel zu Gunsten des Radverkehrs erforderlich.	bereits im LAP enthalten
	Lärminderung für OT Willmersdorf	Bezüglich der Lärminderung für den Ortsteil Willmersdorf wird die Forderung nach aktivem Schallschutz (Lärmschutzwand) nochmals bekräftigt. Schallschutzfenster sind keine Lösung.	Für Straßen im Bestand sind die relativ hohen Werte der Lärmsanierung ausschlaggebend. Ein grundsätzliches Problem ist der aktuelle Fahrbahnquerschnitt, der zu einem unangepassten Fahrverhalten beiträgt. Daher sollte insbesondere auf eine Einhaltung des Geschwindigkeitsniveaus hingewirkt werden. Zwischen Stadt und Landesbetrieb Straßenwesen laufen aktuell weitere Gespräche zur Realisierung einer Lärmschutzwand.	nein
Teilnehmer Arbeitsgruppe Lärm 20.02.2013	Straßenbahn	Warum wird die Straßenbahn nicht auch in den Abend- und Nachtstunden weiterbetrieben.	Die Einstellung der Straßenbahn in den Nachtstunden ergibt sich aus finanziellen Erwägungen. Die nachts eingesetzten Busse sind flexibler und haben geringere Betriebskosten. Angesichts der geringeren Nachfrage nachts, ist die Auslastung für einen durchgehenden Straßenbahnbetrieb zu gering.	nicht erforderlich
Herrn Raschke Ortsbeirat Groß Gaglow 20.02.2013	Sachsendorfer Straße / Madlower Chaussee	Warum sind keine konkreten Maßnahmen für die Sachsendorfer Straße und die Madlower Chaussee erarbeitet worden.	In beiden Straßen sind lediglich vergleichsweise geringe Betroffenheiten zu verzeichnen. Grund sind u.a. die deutlich aufgelockerte und weiter von der Straßenachse zurückversetzt liegende Bebauung.	nein
	Chausseestraße	In der Chausseestraße sind aufgrund des Pflasters sowie ungemessener Fahrweise erhöhte Lärmbelastungen zu verzeichnen.	Wichtig ist daher, dass im Rahmen einer zukünftigen Umgestaltung des Straßenzuges weitere bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.	bereits im LAP enthalten
Teilnehmer Arbeitsgruppe Lärm 20.02.2013	Verkehrsdaten Dissenchen / Merzdorf	Für den in Betrieb befindlichen ersten Bauabschnitt der Ortsumfahrung im Bereich Dissenchen / Merzdorf existieren keine aktuellen Verkehrsdaten.	Durch die Stadtverwaltung werden zeitnah entsprechende Daten erfasst.	gesonderte Bearbeitung

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Aktive Unabhängige Bürger Herrn Truppel 20.02.2013	Sperrung Altmarkt	Anregung, den Mut aufzubringen, den Altmarkt in beiden Fahrtrichtungen zu sperren. Gegebenenfalls könnte dies im Rahmen einer Testphase probiert werden.	Zu berücksichtigen ist hierbei die Problematik potenzieller Verkehrsverlagerungen. Hierzu wird eine gesonderte Betrachtung voraussichtlich 2015 erfolgen.	gesonderte Bearbeitung
	Lärmmessungen	Warum werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Messungen durchgeführt.	Verkehrslärm wird grundsätzlich mit gerichtlich anerkannten Verfahren berechnet. Messungen sind nicht vorgesehen. Zur Gewährleistung statistisch sauberer Messwerte müsste über einen sehr langen Zeitraum gemessen werden. Zudem würden nur punktuelle Ergebnisse zur Verfügung stehen. Eine gesamtstädtische Betrachtung wäre so nicht möglich. Einziges Problem ist, wenn die den Berechnungen zu Grunde liegenden zulässigen Geschwindigkeiten überschritten werden.	nicht erforderlich
Dr. Kühne Bündnis 90 die Grünen 20.02.2013	Sperrung Altmarkt	Die zu erwartenden Verlagerungseffekte einer Sperrung des Altmarktes sollten verkehrsplanerisch unter Berücksichtigung der Aspekte der Lärminderung im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht werden.	Aufgrund der Komplexität der Thematik wird eine gesonderte Betrachtung im Nachgang zur Lärmaktionsplanung erfolgen.	gesonderte Bearbeitung
Herr Hoffmann Ortsbeirat Dissenchen / Schlichow 20.02.2013	Ortsumgehung	Mit der Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts der Ortsumgehung Cottbus haben sich neue Lärmbetroffenheiten ergeben. In wie weit werden diese im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.	Grundsätzliches Problem ist hierbei, dass im Rahmen des Neubaus Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung vorgesehen worden sind, es aber in einem bisher sehr ruhigen Bereich jetzt dennoch lauter als vorher ist. Die gesundheitsrelevanten Schwellwerte der LAP werden jedoch unterschritten. Als weiteres Problem kommt hinzu, dass durch unangemessene Geschwindigkeiten zusätzliche Lärmspitzen entstehen. Hier bietet sich ggf. ein Ansatzpunkt zur Reduzierung der Belästigungen (Sicherung eines angemessenen Geschwindigkeitsniveaus).	nein
Herr Schur Die Linke 20.02.2013	Ortsumgehung	Mit einer moderaten Neubelastung von wenigen Einwohnern durch die Neubautrasse wird eine große Anzahl von Betroffenen in der Innenstadt entlastet. Dieser Kompromiss sollte nicht in Frage gestellt werden.		nicht erforderlich
Anwohner Madlower Hauptstraße 26.02.2013	Madlower Hauptstr.	Der entsprechende Abschnitt der Madlower Hauptstraße ist nicht Bestandteil der Untersuchungen und liegt unmittelbar außerhalb des Bereiches, für welchen Tempo 30 nachts beschildert wurde.	Die Madlower Hauptstraße wurde im Rahmen der ersten Bearbeitungsstufe untersucht. Die Problematik wurde bereits kürzlich gegenüber dem Fachbereich Umwelt dargelegt und ist daher bekannt. An einer Lösung des Problems wird gearbeitet.	gesonderte Bearbeitung

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Anwohner Saarbrücker Straße 26.02.2013	Lärmkonflikte Saarbrücker Str.	Auch nach dem Umbau bestehen im Zuge der Saarbrücker Straße weiterhin Lärmkonflikte. Problematisch ist insbesondere der Lkw-Verkehr, der diese Strecke in Richtung Guben als Abkürzung nutzt. Durch den Einbau der Mittelinsel ergeben sich zudem negative Auswirkungen für unser angrenzendes Gebäude. Zudem liegt ein Schachtdeckel unmittelbar in der Fahrlinie und sorgt bereits heute für erheblichen Lärm. Die Geschwindigkeitskontrollen sind viel zu selten und finden an den falschen Orten statt.	Die letzte Lkw-Zählung wurde 2011 im Rahmen der Befragungen zum Lkw-Durchgangsverkehr durchgeführt. Hierbei wurde kein signifikanter Transitverkehr im Cottbuser Stadtgebiet festgestellt, welcher die Umsetzung verkehrsbeschränkender Maßnahmen rechtfertigen würde. Zur Erfassung aktueller Belegungszahlen wird durch die Stadt eine nochmalige Verkehrszählung durchgeführt. Hinsichtlich des problematischen Schachtdeckels wird geprüft, ob bei dem geschilderten Extremfall ein nachträglicher Austausch / Ersatz durch einen lärmarmen Schachtdeckel möglich ist. Zu beachten ist allerdings, dass es sich hierbei um eine Anlage der LWG handelt und dass entsprechende Schachtdeckel bisher noch nicht handelsüblich sind.	gesonderte Bearbeitung
Anwohner Zimmerstraße 26.02.2013	Zimmerstraße	Die Zimmerstraße wurde im Vortrag nicht explizit angesprochen. Es existieren jedoch ähnliche Verkehrs- und Lärmbelastungen wie für die mehrfach genannte Hubertstraße. Welche Maßnahme sind hier geplant?	Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Nacht sowie mittel- bis langfristig die Sanierung der Fahrbahnoberflächen sowie die Gestaltung des Straßenraumes. Auf Grund des schlechten Oberflächenzustandes hat die Zimmerstraße eine hohe Priorität. Dennoch ist eine Realisierung im Haushalt bisher noch nicht verankert. Grund ist die schwierige Finanzsituation der Stadt Cottbus.	bereits im LAP enthalten
Anwohner Sielower Chaussee 26.02.2013	Geschwindigkeit Sielower Straße	Die Sielower Chaussee ist vor einiger Zeit saniert worden. Nunmehr ist häufig ein unangepasstes Geschwindigkeitsniveau festzustellen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum weiter südlich eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet wurde und im Ortsteil Sielow jedoch nicht.	Grundsätzlich ist festzustellen, dass im südlichen Abschnitt zwischen Nordring und Am Zollhaus deutlich höhere Verkehrsbelegungen und Lärmbetroffenheiten zu verzeichnen sind. Der Hinweis wird in Anlage 4 des Lärmaktionsplans (Konfliktbereiche mit Verkehrsbelegungen < 8.000 Kfz/24h) aufgenommen.	eingearbeitet
Anwohner Stadtpromenade 26.02.2013	Stadtpromenade	Früher war die Stadtpromenade eine Spielstraße, mittlerweile sind alle Flächen versiegelt und in Parkplätze umgewandelt worden. Zusätzlich werden Ein- und Ausfahrten zugeparkt. Weiterhin gibt es teilweise erhebliche Lärmbelastungen durch den Ver- und Entsorgungsverkehr der angrenzenden Geschäfte / des Arbeitsamtes.	Da es sich zu großen Teilen um neu gestaltete Flächen der Gebäudewirtschaft handelt, wird eine Vor-Ort-Abstimmung erfolgen, um die Problematik im Detail zu besprechen. Parallel wird auch eine Prüfung der Belieferungsthematik und ggf. eine Abstimmung mit den entsprechenden Unternehmen angeregt.	gesonderte Bearbeitung
Anwohner Madlower	Madlower	Der Lkw-Verkehr hat sich im Vergleich zu früher erhöht und verän-	Die Möglichkeiten zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegren-	gesonderte

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Chaussee 26.02.2013	Chaussee	dert. Anders als W 50 und L 60 haben heutige Lkw ein zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 40 t. Die Straßenbahnstrecke im Zuge der Madlower Chaussee ist eine der ältesten in der Stadt Cottbus. Der Unterbau entspricht nicht modernen Anforderungen und zudem existiert ein unzureichend geflicktes Schlagloch unmittelbar vor dem Haus. Im Ergebnis sind starke Erschütterungen zu verzeichnen. Daher sollte eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung für den Lkw-Verkehr auf 30 km/h geprüft werden.	zung für den Schwerverkehr werden geprüft.	Bearbeitung
		An der Kreuzung Bahnhofstraße / Karl-Liebknecht-Straße ist nach dem Umbau der Bahnhofstraße eine Schwelle entstanden, die für zusätzliche Erschütterungen und Lärmbelastungen sorgt.	Im Bereich der Kreuzung Bahnhofstraße / Karl-Liebknecht-Straße entstehen insbesondere bei überhöhten Geschwindigkeiten Probleme. Aufgrund der Veränderung der Lage der Straßenbahngleise (Seiten- statt Mittellage) sowie der Sicherung der Gleisentwässerung, war bautechnisch keine andere Lösung realisierbar. Eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus würde die Problematik entschärfen. Diese wurde ohnehin bereits im Rahmen der ersten Stufe der LAP aufgrund der hohen Anwohnerbetroffenheiten diskutiert, damals jedoch nicht der höchsten Umsetzungspriorität zugeordnet. Nunmehr wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wieder Planungsbestandteil der LAP werden.	eingearbeitet
Anwohner Madlower Chaussee 26.02.2013	Madlower Chaussee	Die eingleisige Straßenbahnstrecke wird teilweise von den Fahrern als Rennstrecke missbraucht. Pkw-Fahrer weichen teilweise auf die Gehwege aus. Hinzu kommt der insgesamt schlechte Zustand der Fahrbahn, des Gleiskörpers sowie der Gleiseindeckung, was zu Erschütterungen durch den Lkw- und Straßenbahnverkehr führt.	Ein entsprechendes Verhalten der Straßenbahnfahrer ist nicht akzeptabel. Auf eine Behebung der Konflikte wird in Abstimmung zwischen Stadt und Cottbusverkehr hingearbeitet.	gesonderte Bearbeitung
Anwohner Klopstockstraße 26.02.2013	Autobahnlärm	In wieweit wurde das Thema Autobahnlärm berücksichtigt? Wurden hier die erfolgten Stadtumbaumaßnahmen / Rückbau im Bereich Sachsendorf berücksichtigt?	Das Thema Autobahnlärm wurde im Rahmen der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung intensiv betrachtet. Durch die Stadt Cottbus wurde eine Umsetzung der Maßnahmen mit einem Schreiben des Oberbürgermeisters eingefordert. Bisher konnte kein Einvernehmen hinsichtlich der Umsetzung mit dem Baulastträger Bund hergestellt werden. Von Seiten der Stadt wird erneut ein entsprechendes Schreiben an den Bund gesendet werden.	gesonderte Bearbeitung
	Lärmkarten	Wie alt sind die Lärmkarten?	Die Lärmkarten wurden 2012 für die 2. Bearbeitungsstufe der LAP nochmals aktualisiert.	nein

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Anwohnerin Pappelallee 26.02.2013	Pappelallee	Nach dem Ringschluss haben sich die Verkehrsmengen im Zuge der Pappelallee deutlich erhöht. Diese wird auch von Durchgangsverkehr in Richtung Burg genutzt. Wurde die Pappelallee im Rahmen der LAP berücksichtigt?	Die Pappelallee wurde im Nachgang zur ersten Öffentlichkeitsveranstaltung in die 2. Bearbeitungsstufe der LAP integriert. Grundsätzlich ist für die Pappelallee bzw. den Mittleren Ring festzustellen, dass durch die Verlagerung des Verkehrs aus der Bahnhofstraße hier höhere Lärmbelastungen entstanden sind, dies jedoch zur Lösung des schwerwiegenden Luftschadstoffproblems in der Bahnhofstraße im Sinne eines Kompromisses in Kauf zu nehmen waren.	nicht erforderlich
	Verkehrsdaten	Von wann stammen die Verkehrsdaten, die verwendet worden sind?	Die der Kartierung zu Grunde liegenden Verkehrsdaten stammen aus dem Jahr 2010.	nicht erforderlich
	Straßenbahnverkehr	Positiv sind die Maßnahmen zur Förderung des Straßenbahnverkehrs anzusehen. Wichtig wäre hierbei auch eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes.	Aktuell existieren im Land Brandenburg Fördermöglichkeiten für Netzausbau und die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Streckenerweiterungen sind daher in den nächsten Jahren nicht realistisch, auch wenn diese wie die Schleife zum Carl-Thiem-Klinikum einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor aufweisen.	bereits im LAP enthalten
	P+R-Angebot	Das Park + Ride-Angebot sollte ausgebaut und dessen Nutzung gefördert werden.	Die Auslastung der bestehenden Park + Ride-Angebote ist sehr schlecht. Selbst in der Großstadt Dresden werden diese Angebote häufig nicht angenommen.	nein
Dr. Kühne Bündnis 90 die Grünen 26.02.2013	P+R-Angebot	Die schlechte Nutzung des P+R-Angebotes ist unter anderem auf den massiven Ausbau der Stellplatzkapazitäten in der Innenstadt in den 90iger Jahren zurückzuführen ist. Für die Kfz-Nutzer ist ein Verkehrsmittelwechsel am Stadtrand entsprechend kaum attraktiv.		nicht erforderlich
Anwohner Chausseestraße 26.02.2013	Chausseestraße	Die Chausseestraße ist ebenfalls von Lärmproblemen betroffen. Vor 3 Jahren wurde eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Jedoch sind regelmäßig Geschwindigkeitsüberschreitungen festzustellen. Die Kontrollen sind nicht ausreichend. Hinzu kommt, dass das Pflaster falsch und schlecht verlegt worden ist. Im Vergleich von Tempo 50 und 30 wurden bei 50 km/h deutlich höhere Lärmwerte mit Spitzen bis zu 73 dB(A) gemessen. Wie können wir die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit erziehen? Im Rahmen einer Verkehrszählung zwischen 6 und 20 Uhr wurden über 1.000 Kfz erfasst. Hierbei haben Verkehre von und zur Schule einen hohen Anteil. Teilweise wird die Strecke auch als Abkürzung zwischen Lausitzpark und Gallincher Hauptstraße genutzt.	Die Pflasterproblematik wird bestätigt. Mittel- bis langfristig liegt eine Möglichkeit zur Gewährleistung einer angepassten Fahrweise in einer baulichen Untersetzung des bereits angeordneten Niedriggeschwindigkeitsniveaus durch eine verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenzuges. Der allgemeinen Personalabbaus bei Stadt und Polizei wirkt sich auch negativ auf die mögliche Kontrolldichte im Rahmen der Verkehrsüberwachung aus	bereits im LAP enthalten

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
Anwohner zum Thema Autobahn 26.02.2013	Autobahnlärm	Bei speziellen Wetterlagen ist die Autobahnlärm deutlich störender. Dann helfen teilweise auch die Lärmschutzwände nicht.	Unter speziellen Bedingungen kann es durch Beugungen an den Lärmschutzwänden oder durch Inversionslagen zu derartigen Phänomenen kommen. Deswegen und aufgrund der des hohen Belästigungsgrades sowie die nahezu 24 h des Tages betreffenden Immissionen des Autobahnlärms sind hier wirksame Lärm-minderungsmaßnahmen an der Quelle (Beschränkung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus) besonders wichtig.	nein
Anwohner K.-Liebknecht-Straße	K.-Liebknecht-Straße	Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der K.-Liebknecht-Straße	Die Einrichtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Hauptkonfliktbereichen der K.-Liebknecht-Straße ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Eine Ausweitung auf weitere Abschnitte ist bisher nicht geplant und ggf. im Rahmen der Fortschreibung der Konzepte zur Reduzierung der Geschwindigkeiten zu prüfen.	bereits im LAP enthalten
	Geschwindigkeitskontrollen	verstärkte Geschwindigkeitskontrollen im Zeitraum April - Oktober (speziell auch bezüglich des Motorradverkehrs)	Die Erhöhung der Kontrolldichte ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes. Eine Berücksichtigung des Motorradverkehrs ist schwierig, da dieser lediglich durch Lasermessungen kontrolliert werden kann.	bereits im LAP enthalten
	Motoradlärm	Überprüfung von Motorrädern hinsichtlich der zulässigen Lärmpegels	Entsprechende Kontrollen liegen in der Zuständigkeit der Polizei.	nein
Anwohner Lipezker Straße 15.03.2013	Lipezker Straße	Prüfung der Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nachts	Die Lipezker Straße wurde im Rahmen der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung betrachtet. Entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden diskutiert. Allerdings werden lediglich für einzelne Gebäude die relevanten Lärmpegel knapp überschritten, so dass in Summe die Betroffenen wesentlich geringer als für andere Hauptverkehrsstraßen sind. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Lipezker Straße wurde entsprechend im Rahmen der gesamtstädtischen Abwägung nicht priorisiert.	nein
Öffentlichkeitsveranstaltung Ortsteil Gallinchen 27.03.2013	Geschwindigkeitsbegrenzung	Die aktuell geltende ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung für den Lkw-Verkehr hat noch nicht die erwarteten Effekte gebracht. Subjektiv entstehen Stauerscheinungen und Konflikte bei der Signalisierung. Daher sollte die Regelung in eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nachts für alle Verkehrsteilnehmer umgewandelt werden. Parallel sollte die LSA abgeschaltet werden.	Als Prüfoption ist eine entsprechende Regelung bereits im LAP enthalten. Die Maßnahme wird im Rahmen des verkehrsrechtlichen Anordnungs- / Prüfungsverfahrens mit berücksichtigt. Hinsichtlich der Nachtabstimmung der LSA ist für die Knotenpunkte an der Autobahn zu berücksichtigen, dass diese nur in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen erfolgen kann.	bereits im LAP enthalten

Institution	Thema	Anmerkung	Abwägung	Änderung
	Grüne Welle	An den Autobahnanschlussknotenpunkten sollte geprüft werden, ob Rückstauschleifen vorhanden sind. Sollte dies nicht der Fall sein, sind diese zu ergänzen, um unnötige Eingriffe durch Einzelfahrzeuge in die „Grüne Welle“ der Gallinchener Hauptstraße zu verhindern. Parallel ist insgesamt eine Optimierung / Ausweitung der Koordination wünschenswert.	Die Thematik wird gesondert geprüft und an die zuständigen Ämter und Behörden weitergeleitet.	Weiterleitung / gesonderte Betrachtung
	Verkehrsmengen	Wie hoch sind die aktuellen Verkehrsbelegungen und das Geschwindigkeitsniveau im Zuge der Gallinchener Hauptstraße?	Durch die Stadtverwaltung werden nach Ostern mit dem städtischen Verkehrsdatenerfassungsgerät hierzu nochmals aktuelle Daten erfasst.	nicht erforderlich
	Autobahn	Neben der B 97 sind auch durch die Autobahn erhebliche Belästigungen zu verzeichnen. Was kann und wird hier getan?	Das Thema Autobahnlärm wurde im Rahmen der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung intensiv betrachtet. Durch die Stadt Cottbus wurde eine Umsetzung der Maßnahmen mit einem Schreiben des Oberbürgermeisters eingefordert. Bisher konnte kein Einvernehmen hinsichtlich der Umsetzung mit dem Baulastträger Bund hergestellt werden. Von Seiten der Stadt wird erneut ein entsprechendes Schreiben an den Bund gesendet werden.	gesonderte Bearbeitung