

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Für die Lärmkartierung des auf den Infrastrukturen der Deutschen Bahn AG verkehrenden Zugverkehrs ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Darauf basierend verantwortet es auch die Aufstellung des die Haupteisenbahnstrecken betreffenden Lärmaktionsplanes. Es erfolgte lediglich eine kurze Zusammenfassung der Betroffenheitssituation.</p> <p>Die zum Zuständigkeitsbereich des LBV gehörenden Verkehrsbereiche ziviler Luftverkehr und Binnenschifffahrt stellen für die vorliegende Lärmaktionsplanung keine in die Untersuchungen einzubeziehenden Lärmquellen dar.</p> <p>Durch die verkehrsplanerische Stellungnahme bleibt die aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtung zum Einholen von Genehmigungen, Bewilligungen oder Zustimmungen unberührt.</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
2.	Die Autobahn GmbH des Bundes / 07.07.2025	<p>[W]ir wurden von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur Aktualisierung/ Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) der Stadt Cottbus/Chósebus, Stand 14.05.2025 gebeten.</p> <p>Die Niederlassung (NL) Nordost der Autobahn GmbH des Bundes ist gemäß der Verordnung über die Beleihung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG-Beleihungsverordnung - InfrGGBV) mit der Wahrnehmung der Aufgaben eines Trägers öffentlicher Belange beliehen und hat in dieser Funktion die vorgelegten Planunterlagen geprüft.</p> <p>Vor diesem Hintergrund beschränkt sich unsere Stellungnahme ausschließlich auf eine reine Plausibilitätskontrolle der benannten Maßnahmen und der getroffenen Schlussfolgerungen des LAP zu Bundesautobahnen. Eine Prüfung</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>der im LAP benannten Eingangsdaten auf Vollständigkeit und Richtigkeit sowie der schalltechnischen Berechnungen ist ausdrücklich nicht Gegenstand unserer Stellungnahme.</p> <p>Bereitgestellt wurde ein 102-seitiges Dokument „Lärmaktionsplan der Stadt Cottbus / Chósebus Fortschreibung Runde 4, Abschlussbericht“ Stand 14. Mai 2025 sowie eine am 01.07.2025 nachgereichte 10-seitige Anlage 1 im PDF-Format.</p> <p>Vor diesem Hintergrund beschränkt sich unsere Stellungnahme ausschließlich auf Aussagen des LAP zur A 15.</p> <p>In <u>Tabelle 3</u> (Seite 26) letzte Zeile ist die Bezeichnung des Straßenabschnitts „westlich der Anschlussstelle „Cottbus West““ angegeben, die Zeile beinhaltet jedoch die Verkehrszahlen der A 15 östlich der Anschlussstelle „Cottbus Süd“.</p> <p>Unter <u>6.1 Handlungsempfehlungen Autobahn A 15</u> (Seite 61) wird der Stadt die Beantragung einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h und bei Fahrbahnsanierungen der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags empfohlen.</p> <p>Hierzu geben wir Ihnen folgende Hinweise: Seitens der Verkehrsbehörde kann die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen nur dann erfolgen, wenn die fachrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Die Ermächtigungsgrundlage für die von der Verkehrsbehörde zu treffende Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm für Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen sind die StVO, insbesondere §§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, 45 Abs. 1a i. V.</p>	<p>Statement</p> <p>Formulierung angepasst</p> <p>Statement</p> <p>Das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes beinhaltet lediglich eine Beantragung der Prüfung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Durchführung einer RLS-90-Berechnung obliegt der verkehrsrechtlichen Prüfung im Rahmen der ermessensfehlerfreien Einzelfallentscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, welche durch den Lärmaktionsplan nicht vorweggenommen wird.</p> <p>Im Rahmen der Abwägung ist aus Sicht der Stadt Cottbus / Chósebus folgendes zu berücksichtigen: Gemäß</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>redaktionell zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>m. 45 Abs. 11, die VWV-StVO sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV. Eine Umsetzung von Maßnahmen auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung erfordert dabei gem. Ziff. 2.2. der Lärmschutz-Richtlinien-StV, Lärmrechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90. Eine derartige Berechnung lag dem LAP nicht bei.</p> <p>Im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen an der Straßendeckschicht der A 15 werden im Bereich mit autobahnnahe Wohnbebauung Fahrbahndeckschichten gemäß Tabelle 4a der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 eingesetzt.</p> <p>In der <u>Anlage 1 Maßnahmentabelle</u> ist unter Pkt. 1.1 (Seite 1) die „dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung im Zuge der Autobahn durchgängig auf 130 km/h im Bereich der Stadt Cottbus zwischen den Autobahnanschlussstellen „Cottbus West“ und „Roggosen““ als Sofortmaßnahme mit hoher lokaler Wirkung aufgeführt.</p> <p>Die Überprüfung der Voraussetzung zur Umsetzung dieser Maßnahme - eine schalltechnische Untersuchung nach RLS 90 - ist im LAP nicht ersichtlich.</p> <p>Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass in einem Lärmaktionsplan festgelegte Maßnahmen, die von den zuständigen Fachbehörden nach geltender Rechtsordnung nicht umgesetzt werden können, weil es an der</p>	<p>der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) wird den Fahrzeugführern empfohlen, auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht schneller als 130 km/h zu fahren.</p> <p>Insofern ist eine generelle Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf das Niveau der Richtgeschwindigkeit mit einer verkehrsrechtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung nicht gleichzusetzen.</p> <p>Statement</p> <p>Aus der Beschreibung im Erläuterungsbericht ist erkennbar, dass das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes lediglich eine Beantragung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung beinhaltet.</p> <p>Die Formulierung in der Maßnahmentabelle wird entsprechend nochmals präzisiert.</p> <p>Das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes beinhaltet lediglich eine Beantragung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Durchführung einer RLS-90-Berechnung obliegt der verkehrsrechtlichen Prüfung, welche durch den Lärmaktionsplan nicht vorweggenommen wird.</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>redaktionell zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>erforderlichen gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage fehlt oder deren Voraussetzungen nicht erfüllt sind, gegen das allgemeine Gebot der Planerforderlichkeit verstoßen. Die Festlegung solcher Maßnahmen ist rechtlich ungeeignet.</p> <p>Die Maßnahme zur Geschwindigkeitsbegrenzung ist aus dem Maßnahmenkatalog des LAP zu streichen.</p>	<p>Das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes beinhaltet lediglich eine Beantragung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Cottbus / Chósebus wird angesichts der bestehenden Betroffenheiten und Belästigungen eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Verlauf der BAB 15 weiterhin als sinnvoll erachtet.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
3.	Cottbusverkehr GmbH / 10.07.2025	<p>[D]ie Umsetzung des Lärmaktionsplanes Cottbus von 2018, speziell den Anforderungen aus „4.6 Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV“ ist bei Cottbusverkehr in vielen Bereichen verankert. Ihre Fragen aus dem Schreiben vom 26.11.2024 beantworten wir wie folgt:</p> <p>zu 1.</p> <p>Lärm-Emissionen entstehen im Verkehr durch die eingesetzten Fahrzeuge an sich und durch das Zusammenspiel von Fahrzeug und Infrastruktur. Bei der Fahrzeugbeschaffung spielen Emissionen eine große Rolle und werden als Grenzwerte bzw. Zielwerte in den Lastenheften verankert. Aktuell werden Straßenbahnfahrzeuge sowie Busse (elektrische angetrieben) nach aktuellsten Grenzwerten angeschafft. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge haben systembedingt geringere Schall-Emissionen im Antriebsstrang, Die neu angeschafften Straßenbahnen besitzen Vorrichtungen, um Schall-Emissionen beim Rad-Schienen-Kontakt zu reduzieren. Beiden Verkehrsmitteln ist gemeinsam, dass Schall-Emissionen der Nebenbetriebe</p>	<p>Statement</p> <p>Auf die bereits erreichten und kontinuierlich weiter erforderlichen Anstrengungen zur Erneuerung der ÖPNV-Fahrzeugflotte wird im Erläuterungsbericht bereits eingegangen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>(Klima, Lüfter u. a.) durch intelligente Steuerungen gemindert werden.</p> <p>Infrastrukturmaßnahmen wie Neubau bzw. Instandsetzung berücksichtigen ebenso das Thema Schallemissionen. Das betrifft insbesondere den Einsatz von Schienenprofilen, Oberbau-Bauweisen und den Einsatz von Schmieranlagen im BO Strab Bereich sowie geeignete Oberbau-Bauweisen im straßengebundenen Bereich.</p> <p>zu 2. Der Fokus liegt im Bereich des schienengebundenen ÖPNV auf dem Einsatz von Neufahrzeugen im Bestandsnetz und Taktverdichtungen auf den Straßenbahn-Linien. Cottbusverkehr hat eine auf die neuen Fahrzeuge angepasste barrierefreie Haltestelle entwickelt, welche bei Neubauten entsprechend gestaltet wird. Alle Fahrzeuge, Straßenbahnen und Busse, werden mit Vorrichtungen versehen, um Menschen mit Einschränkungen der Mobilität einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Gleichzeitig werden Linien, Taktungen und der Schülerverkehr ständig an sich ändernde Bedingungen angepasst.</p> <p>zu 3. Siehe 1. und 2., betrifft Fahrzeuge und Infrastruktur für zusätzliche Ausweitung des on-demand Verkehrs, Ausbau von dynamischer Fahrgastinformation (DFI) an ausgewählten Haltestellen und Ausbau der Elektromobilität.</p> <p>zu 4. Allgemeine Herausforderungen betreffen die Finanzierung von Fahrzeugen und Infrastruktur in Zusammenhang mit elektrischen Antrieben. Zunehmender Fahrgastkomfort im ÖPNV erhöht den Energieverbrauch und</p>	<p>Auf die Wechselwirkungen zwischen der Infrastruktur und den Schallemissionen wird im Lärmaktionsplan bereits eingegangen.</p> <p>Auf die Notwendigkeit zur Weiterentwicklung des ÖPNV sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit der Haltestellen (Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, etc.) wird im Lärmaktionsplan bereits eingegangen.</p> <p>Die aktuellen Entwicklungen im Bereich der On-Demand-Verkehre wurden im Lärmaktionsplan aufgegriffen.</p> <p>Auf die entsprechenden Herausforderungen und zusätzlichen Finanzierungserfordernisse wird im Lärmaktionsplan bereit eingegangen.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Schall-Emissionen, dem wiederum durch technische Maßnahmen entgegengewirkt wird.</p> <p>Straßen- und schienengebundener Verkehr benötigt Platz und einen modernen Aufbau der Verkehrswege. Im Spannungsfeld historischer Innenstädte führt das oftmals zu Konflikten.</p>	Statement	kein Änderungsbedarf
4.	PD Süd / 17.07.2025	<p>Den Schlussbericht habe ich zur Kenntnis genommen. Hierzu einige Anmerkungen zur beantragten TÖB-Beteiligung an die PI CB/SPN.</p> <p>Aufgrund von teilweise umfangreichen Baumaßnahmen in der Stadt kann sich die Lärmbelastung immer wieder mal verschieben. Viele Vorschläge/Maßnahmen aus den vorangegangenen Lärmaktionsplänen sind teilweise umgesetzt und eine Anzahl auch noch nicht.</p> <p>S. 67 – Straßenraumbegrünung ist so zu wählen, dass die Erkennbarkeit jedes einzelnen VK-Teilnehmers nicht eingeschränkt ist (schlechtes Beispiel Berliner Str./Pappelallee - jedes Jahr ist der Bewuchs so hoch, dass teilweise die LZA und Beschilderung nicht erkennbar ist und der wartende FG/RF zur Querung der Berliner Str. erst sehr spät wahrgenommen werden kann) - Sichtdreiecke sind grundsätzlich bei Neupflanzungen zu gewährleisten. Wenn Baumbepflanzung als Trennung Straße/Radweg sollten solche gewählt werden, dass Stürze von Radfahrern aufgrund von Laub etc. vermieden werden. Bewuchs in den Rad-/Gehweg ist zu vermeiden.</p> <p>S. 68 – zur Markierung von Schutzstreifen sollte die Fahrbahnoberfläche keine Schadstellen aufweisen sowie die entsprechenden Breiten vorhanden sein.</p>	<p>Statement</p> <p>Auf die Notwendigkeit zur Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen an den Kreuzungen und Einmündungen wird bei den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung explizit hingewiesen.</p> <p>Die Aussagen zu den Schutzstreifen beziehen sich explizit auf die Sielower Straße und beinhalten den Hinweis bezüglich einer Umsetzung nach bzw. im Rahmen der Fahrhahnsanierung.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>S. 73 - unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben kann es zu einer Neuaufteilung des Straßenraums kommen – hier ist gesondert eine TÖB-Beteiligung an die PD Süd zu gewährleisten. Dies gilt für alle verkehrsorganisatorischen Veränderungen. In eigenen beschriebenen Bereichen unter Pkt. 6.3.2. könnte es aufgrund der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten schwierig werden.</p> <p>S. 75 – geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung - hier sind die Schwenkradien Bus/LKW zu gewährleisten.</p> <p>S. 77 – Pkt. 6.3.7. hier gibt es eine Vielzahl von Verbesserungsmöglichkeiten, aber aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer mittelbar bzw. längerfristig erst umsetzbar</p> <p>S. 83 - Pkt. 6.6.1 – Abstellflächen dezentral übers Stadtgebiet oder zentral schaffen und anbieten</p>	<p>Im Rahmen der konkreten Planungen sind jeweils Lösungen für die Sanierung bzw. Neuaufteilung des Straßenraumes zu erarbeiten und mit den TÖB abzustimmen.</p> <p>Die entsprechenden Aspekte sind jeweils im Rahmen der konkreten Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Statement</p> <p>Die entsprechenden Aspekte sind im Rahmen der konkreten Planungen zu berücksichtigen.</p>	<p>im Rahmen der konkreten Planungen zu berücksichtigen</p> <p>im Rahmen der konkreten Planungen zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>im Rahmen der konkreten Planungen zu berücksichtigen</p>
5.	IHK Cottbus / 18.07.2025	<p>[V]ielen Dank für die Beteiligung an o.g. Verfahren und damit die Möglichkeit, die Interessen unserer Mitgliedsunternehmen zu vertreten.</p> <p>Der Lärmaktionsplan zielt darauf ab, die Lärmbelastung zu reduzieren und die Lebens- und Wohnqualität der Einwohner der Stadt Cottbus zu verbessern. Aus Sicht der Wirtschaft ist das Ziel grundsätzlich richtig, hohe Lärmbelastungen in der Stadt zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Gleichwohl kann nicht negiert werden, dass auch in der Nacht die Wirtschaftsverkehr nicht stillsteht, sondern aktiv das Leben und Arbeiten in der Stadt ermöglicht.</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Einige der Maßnahmen könnten aus wirtschaftlicher Sicht kritisch gesehen werden, da sie den Wirtschaftsverkehr einschränken. Branchen wie das Transportgewerbe oder die Belieferung von Großmärkten, Einzelhandelsstandorten oder Baustellen könnten hier negative Auswirkungen auf Effizienz, Kosten und Personalbedarf sehen.</p> <p>Die Zielrichtung des Lärmaktionsplans bewerten wir positiv, jedoch sollte eine stärkere Berücksichtigung der Belange des Wirtschaftsverkehrs beachtet werden. Dazu sollten Strecken, die für Lieferverkehr wichtig sind, kritisch überprüft werden.</p> <p>Wir stehen gern für weiteren Austausch zur Verfügung und freuen uns über eine weitere Beteiligung am Planungsverfahren.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan sind keine Maßnahmen vorgesehen, welche die generellen Erschließungsmöglichkeiten im Stadtgebiet einschränken.</p> <p>Daher wurde die Fortschreibung des Schwerverkehrskonzeptes im Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes berücksichtigt.</p> <p>Statement</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
6.	OBR Kahren / 07.08.2025	<p>[H]erzlichen Dank für die Möglichkeit der Beteiligung der Ortsbeiräte am Lärmaktionsplan der Stadt Cottbus Fortschreibung Stufe 4.</p> <p>Kahren ist als Betroffenheitsschwerpunkt am Tag und in der Nacht erfasst worden. Auf den Seiten 40 und 41 ist die Datenquelle das LfU Brandenburg aus dem Jahr 2022. Ich gehe davon aus, dass aus der aktuellen Situation heraus die Betroffenheit in Kahren höher ist, als im Plan angegeben.</p> <p>Ich bitte das nochmals zu prüfen!</p>	<p>Statement</p> <p>Die im Lärmaktionsplan dargestellten Betroffenheiten auf Basis der Lärmkartierung 2022 bilden die üblichen mittleren Verkehrsaufkommen in den betrachteten Straßenabschnitten ab. Temporär erhöhte Verkehrsmengen durch Baustellen- und Ausweichverkehre werden entsprechend nicht berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
7.	OBR Gallinchen / 02.08.2025	<p>Voranstellen zu unserer Stellungnahme möchten wir einen Auszug aus Pkt.1.5</p> <p>Schall wird zu Lärm, wenn er bewusst oder unbewusst stört. Im Rahmen verschiedener Untersuchungen zur</p>	<p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Lärmwirkung, hat sich gezeigt, dass bei dauerhafter Exposition gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Lärm verursacht werden können.</p> <p>Diesen Satz müssen wir uns merken um zu verstehen was unter S.62</p> <p>Der dritte Verkehrsabschnitt ist im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf eingeordnet. Dieser verbindet die A 15 mit der B 97 südlich des Ortsteils Gallinchen. Entlastungspotenziale ergeben sich durch die Ortsumgehung vorrangig für den Durchgangs- und Schwerverkehr. Für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Cottbus / Chósebus ist die Trasse von eher untergeordneter Bedeutung.</p> <p>Diese Feststellungen sind nicht neu. Bereits seit Beginn der Planungen für die Ortsumfahrung Cottbus war klar, dass wir den Pkw im Ort behalten werden und auch werden müssen.</p> <p>Nach letzten uns bekannten Zählungen auf der B97 im Bereich Gallinchen haben wir zwischen ca. 15.000 bis 20.000 Fahrzeuge davon ca.14 % (2100 – 2800) LKW-verkehr, was den Anwohnern täglich das beschert, was im Einführungssatz gesundheitsschädigend ist.</p> <p>In den Jahren 2020-2021 wurde die Decke saniert. Wer aber glaubt das dort die Maßnahmen ergriffen wurden wie im Aktionsplan vorgeschlagen (Flüsterasphalt) der irrt. Selbst die Tragfähigkeit wurde nicht erhöht so das in ca. 8 Jahren, wenn nicht eher mit einer Erneuerung der B97 Gallinchen gerechnet werden kann.</p>	<p>Statement</p> <p>Im entsprechend zitierten Textabschnitt wird darauf abgezielt, im Sinne der Bündelungsstrategie der Lärmaktionsplanung bei der Umsetzung der Ortsumgehung einen größtmöglichen Entlastungseffekt für die innerstädtischen Betroffenheitsschwerpunkte insbesondere im Bereich Gallinchen erreichen zu können.</p> <p>Die bestehenden Probleme durch die hohen Verkehrsbelastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt Gallinchen sind bekannt und wurden im Rahmen der Erarbeitung der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</p> <p>Die innerörtlichen Einsatzmöglichkeiten von lärmoptimiertem Asphalt sind jeweils im konkreten Einzelfall zu prüfen. Aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen sind die Einsatzmöglichkeiten jedoch eingeschränkt. Nach aktuellem Kenntnisstand handelt es sich daher eher um eine Einzelfall- als um eine Standardlösung.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Das große Dilemma kam dann mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan wo der 3.VA nicht mehr im vordringlichen Bedarf (sondern im weiteren Bedarf) war. Die Ortsumgehung 3. VA ist alternativ los und müsste planungsseitig fertig sein. Aber denkst, da liegt noch ein Naturschutzgebiet dazwischen.</p> <p>Dazu, in der LR vom 30.07.25 Seite 16 - das bis 2038 folgende Straßen gebaut werden müssen, so OU B97 3.VA und OU B97 Groß Oßnigk. Da beide unmittelbar zusammenhängen. Eine nicht ohne die andere möglich, denn der Etat des Kohleausstiegs muss weg.</p> <p>Interessant sind die Zahlen zur A 15 und dann auf Seite 84 der Vermerk</p> <p>Im Rahmen der Bestandsanalysen ist deutlich geworden, dass an wichtigen Dauerzählstellen in der Region in den vergangenen Jahren keine Daten erfasst bzw. veröffentlicht worden sind. Dies betrifft insbesondere die Zählstellen im Verlauf der A 15.</p> <p>Mit welchen Zahlen wurde gearbeitet?</p> <p>Wer glaubt das der Verkehr auf der A 15 nicht zugenommen hat braucht keine Zählstelle, sondern nur einen freien Blick auf die Autobahn und sieht die Zunahme des Verkehrs.</p> <p>Das betrifft auch die Dauerzählstelle Birkhahn, hier ist bekannt das sie nicht richtig funktioniert S 28 Abb. 8</p> <p>Auf Seite 23 in Tab.3 ist 2x mit verschiedenen Zahlen „westl. Anschlussstelle West“ gearbeitet worden.</p>	<p>Der 3. BA der Ortsumgehung ist als zentrale Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten. Die Einstufung im Bundesverkehrswegeplan sowie die Prüfung und Diskussion der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen obliegt dem Bund als zuständigem Baulastträger.</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Für die Dauerzählstelle im Bereich Forst liegen zumindest Verkehrsdaten bis zum Jahr 2019 vor. Zudem standen die Zahlen aus der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2021 zur Verfügung. Aus diesen Daten lässt sich kein signifikanter Anstieg der Verkehrsaufkommen im Verlauf der BAB 15 erkennen.</p> <p>Hierzu liegen keine Informationen vor.</p> <p>Hierbei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. In der letzten Zeile muss es „A 15 östlich der Anschlussstelle Cottbus Süd“ heißen. Die Formulierung wird entsprechend angepasst.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>redaktionell zu berücksichtigen</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Auf Seite 37 in der Tabelle steht B 97 (südl. Zufahrt A 15 - nördl. Zufahrt A 15)</p> <p>Auf Seite 39 Gallincher Hauptstr. (Gaglower Str. - südl. Zufahrt A15) denken wir an das LKW</p> <p>Was sollen wir darunter verstehen? Geht nicht einmal wie immer B 97 Gallinchen gesamt?</p> <p>Wie viele Fahrzeuge befahren denn nun Gallinchen pro Tag PKW/LKW getrennt. Leider keine Aussage und Maßnahme die wir daraus ableiten können.</p> <p>S. 20 fragen wir uns wie kommt man zu dieser Aussage: Im Bereich Cottbus / Chósebus stehen drei Anschlussstellen („Cottbus West“ weiter „Cottbus Süd“ und „Roggosen“) zu Verfügung. Wir bekommen aber erst 2026 eine 3. „Cottbus Ost“</p> <p>Wir möchten nicht zu weit in die Tiefe gehen und es bei den Ausführungen belassen.</p> <p>Erwähnt sei nur das LKW-Führungskonzept aus 2016</p>	<p>Zitat</p> <p>Zitat</p> <p>Im Rahmen der Betroffenheitsanalyse wurde das Straßennetz in einzelne Abschnitte untergliedert, um die zentralen Betroffenheitsschwerpunkt besser nachvollziehen zu können. In den Tab. 4 und 5 werden diese zusammengefasst. Hierbei erfolgte eine Sortierung nach den Lärmkennziffern, wobei nur die am stärksten belasteten Abschnitte dargestellt sind.</p> <p>Auch für den südlichen Teil der Ortsdurchfahrt Gallinchen liegen Informationen vor. Die Dichte der Lärmbetroffenheiten ist hier jedoch nicht so hoch, wie in den aufgeführten Lärmschwerpunktbereichen. Nachts ist dies u. a. auf die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen zurückzuführen.</p> <p>Im Rahmen der Lärmkartierung wurde durch das LfU für die B 97 im Bereich Gallinchen mit einem Gesamtkfzverkehrsaufkommen von 17.290 Kfz/24h gerechnet.</p> <p>Die bestehende Anschlussstelle „Roggosen“ ist für das Stadtgebiet Cottbus ebenfalls relevant.</p> <p>Statement</p> <p>Die Fortschreibung des Schwerverkehrsführungskon-</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtig-</p>

Nr.	Institution / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Dem vorliegenden Lärmaktionsplan können wir so nicht unsere Zustimmung geben, was Gallinchen betrifft. Hier muss nachgearbeitet werden.	zeptes ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes. Statement	sichtig kein Änderungsbedarf