

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
0. Vorbemerkung			
1	In die Präambel sollen verkehrsplanerische Grundsätze aufgenommen werden, die der Lärminderung dienen, wie z. B. Stärkung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs.	wird berücksichtigt	Es wird ein Verweis auf den zwischenzeitlich beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025plus mit zahlreichen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes mit ÖPNV, Radverkehr, Fussverkehr und allgemein zur besonderen Förderung der Nahmobilität durch eine Stadt der kurzen Wege in die Vorbemerkungen mit aufgenommen, ebenso zu den laufenden Aktivitäten zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes.
2	Der Radverkehr als besonders lärmarmes Verkehrsmittel kann einen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung leisten. Dieser Sachverhalt soll im Masterplan Lärminderung hervorgehoben werden. Da diese Mobilitätsform viele weitere gesellschaftliche Vorteile mit sich bringt (Entlastung der Umwelt, Förderung der Gesundheit, soziale und wirtschaftliche Aspekte, Entlastung des Stadthaushalts etc.), ist die Förderung des Radverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten prioritär voranzutreiben.	wird berücksichtigt	siehe lfd. Nr. 1
3	Ansätze aus dem Zentrenkonzept, dem VEP 2025plus etc. hin zu einer Stadt der kurzen Wege sollen konsequent umgesetzt und eine Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr erreicht werden. Grundsätzlich sollen bei der Planung von Verkehrsbaumaßnahmen und bei der Verteilung von Haushaltmitteln künftig sehr viel stärker Aspekte des Lärmschutzes und der Förderung des Fußverkehrs berücksichtigt werden. Wichtig ist, dass durch Stadtstrukturentscheidungen Verkehr vermieden bzw. auf lärmärmere Verkehrsarten (Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV) verlagert wird.	wird berücksichtigt	siehe lfd. Nr. 1

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
2. Grundlagen der Lärmkartierung			
2.3 Eingangsdaten			
4	Aktualisierung der Datengrundlage auf den Stand 2014/2015, um neuere Entwicklungen, wie sie sich z. B. durch die Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke eingestellt haben, berücksichtigen zu können Anpassung der Planung an die aktualisierte Datengrundlage	wird nicht berücksichtigt	Die Aktualisierung der Datengrundlage kann erst mit der turnusmäßigen Lärmkartierung 2017 erfolgen. Der Aufwand für eine zwischenzeitliche Neukartierung oder das Aussetzen der Planung ist nicht vertretbar, zumal nur lokal erhebliche Veränderungen der Verkehrsbelastung und noch in geringerem Maße bei der Geräuschbelastung zu besorgen sind, wie linkselbische Vorher-Nachher-Untersuchungen belegen.
3. Ergebnisse der Lärmkartierung und Ableitung Handlungsschwerpunkte			
3.1 Kartierungsergebnisse			
5	Die Theresienstraße soll in die Lärmkartierung aufgenommen werden.	ist bereits berücksichtigt	Die Lärmkartierung 2012 umfasst auch die Theresienstraße.
3.2 Betroffenheit nach Lärmquellen			
6	Die Fluglärm-betroffenheit wird im Masterplan unterschätzt. Es ist von schätzungsweise 20.000 Anwohnern auszugehen. Die Angabe auf Seite 7 ist nicht nachvollziehbar. Der Masterplan soll deshalb Maßnahmen gegen den Fluglärm aufnehmen.	wird nicht berücksichtigt	Die dargestellte "Betroffenheit nach Verursacher auf der Grundlage der Kartierung 2012" (Grafik 3) wurden nach der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)" vom 09.02.2007, dem vom Länderausschuss für Immissionsschutz vorgegebenen Berechnungsverfahren, bestimmt. Maßnahmen gegen Fluglärm werden zudem in gesonderten Verfahren festgelegt.
3.3 Herangehensweise und Identifizierung der Hotspots			
7	Bei der Auswahl der Gebiete ist nicht auf den Betroffenheitsindex abzustellen. Die Anzahl der Betroffenen spielt für die Gesundheitsrelevanz keine Rolle. Daher kann sich der Masterplan nicht auf Gebiete mit einer höheren Bevölkerungsdichte beschränken.	wird nicht berücksichtigt	Gesundheitsrelevante Geräuschbelastungen werden im gesamten Kartierungsgebiet festgestellt. Diese können nicht alle gleichzeitig abgebaut werden. Von daher ist eine Priorisierung unerlässlich. Der Betroffenheitsindex liefert einen objektiven Maßstab dafür.
8	Durch die Bildung des Betroffenheitsindex werden Menschen in Belastungsgebieten mit geringer Wohndichte benachteiligt. Der Betroffenheitsindex kann bestenfalls für die zeitliche Bevorzugung oder Verschiebung von Lärmschutzmaßnahmen dienen.	wird nicht berücksichtigt	An den Orten der höchsten Lärmbetroffenheit anzusetzen und damit eine möglichst großen Effekt beim Einsatz der verfügbaren finanziellen Mittel zu erreichen, ist vor dem Hintergrund der großen Anzahl betroffener Menschen in den Ballungsräumen geboten.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
9	Die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ sowie der Betroffenen-Index sind nicht Teil der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Es entspricht auch nicht dieser Richtlinie Ballungsräume nach „hotspots“ zu filtern und Gebiete aus einem Masterplan zur Lärminderung auszuklammern.	wird zur Kenntnis genommen	Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen gehört zu den der Kommission zu übermittelnden Angaben (vgl. Anhang VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie). Nach den Hinweisen des Länderausschusses für Immissionsschutz zur Lärmkartierung vom März 2011 ist in Deutschland "zur Ermittlung der durch Umgebungslärm belasteten Menschen, Gebiete und Wohnungen gemäß § 4 Abs. 5 und 6 der 34. BImSchV ... die im Bundesanzeiger veröffentlichte vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) maßgebend." Zu Betroffenheitsindex und "hotspots": siehe lfd. Nrn. 7 und 8.
10	Im Masterplan Lärminderung werden keine Dosis-Wirkung-Relationen im Sinne von Artikel 6, Absatz 3 und Anhang III der EU-Umgebungslärmrichtlinie zur Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen und keine zusätzlichen Lärmindizes im Sinne von Anhang I dieser Richtlinie berücksichtigt.	wird zur Kenntnis genommen	Artikel 6, Absatz 3 und Anhang III der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist eine "Kann"-Bestimmung. Die im Masterplan (S. 6) angegebenen Auslöseschwellen sind aus Dosis-Wirkung-Relationen abgeleitet. Zusätzliche Lärmindizes sind insbesondere beim Straßenverkehrslärm nicht erforderlich.
3.4 Die lautesten Stadtteile			
11	für Äußere Neustadt zwischen Bautzner Straße, Königsbrücker Straße und Bischofsweg Tempo-20-Zone einrichten; wenn dies nicht möglich ist, sollen Tempo-30-Zonen qualifiziert werden: T30-Symbole an Zufahrten markieren, Beschilderung vorn und nicht eingerückt anbringen	wird zur Kenntnis genommen	Die Berücksichtigung ist bei Aufstellung des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Äußere Neustadt (Maßnahme 2.1) zu prüfen. Die Beschilderung erfolgt gemäß der Einzelfallprüfung der Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage der geltenden Vorschriften.
12	Für die Äußere Neustadt ist hohe Geräuschbelastung durch Gaststätten zu beklagen. Hier sind Kontrollen erforderlich.	wird zur Kenntnis genommen	Das Problem kann nicht durch die Lärminderungsplanung behandelt werden. Durch die untere Immissionsschutzbehörde und den Gemeindlichen Vollzugsdienst erfolgen jedoch entsprechende Kontrollen.
13	Gemeinsame Betrachtung von Äußerer bzw. Innerer Neustadt und Preußischem Viertel und Berücksichtigung des Preußischen Viertels im Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere bzw. Innere Neustadt	wird zur Kenntnis genommen	Gemäß der festgestellten Lärmbelastungen wurden Prioritäten gesetzt und die Äußere und die Innere Neustadt gesondert untersucht. Für beide Gebiete sind bereits Teilgebiets-Lärmaktionspläne in Arbeit. Die Festlegung neuer Grenzen der Untersuchungsgebiete zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht zweckmäßig. Eine verkehrliche Untersuchung zur Radeberger Vorstadt kann unter Berücksichtigung der Prioritäten und bei Bereitstellung finanzieller Mittel zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
14	<p>Strehlen soll als identifizierter „hotspot“ in den Masterplan aufgenommen werden. Für den Stadtteil Strehlen soll ein Teilgebiets-Lärmaktionsplan aufgestellt und eine Verkehrsflussanalyse zur Vermeidung von Kolonnenfahrten und Stau von ÖPNV-Schwerlastverkehr unter Einbeziehung des Straßenbahnverkehrs durchgeführt werden.</p>	<p>ist bereits berücksichtigt</p>	<p>Das Gebiet Strehlen/Leubnitz gehört zu den lautesten Stadtteilen (Kat. II), für die ein intergriertes Verkehrs- und Lärminderungskonzept aufzustellen ist (Maßnahme 2.3).</p>
15	<p>Für das Gebiet Tiergartenstraße, Oskarstraße, Gustav-Adolf-Platz, Wasaplatz, Kreischeaer Straße, Caspar-David-Friedrich-Straße sowie anliegende Straßen soll ohne Berücksichtigung der Ortschaftsgrenzen (Prohlis, Altstadt, Plauen, Gruna) ein Teilgebiets-Lärmaktionsplan erstellt und umgesetzt werden. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechte und dezentrale Planung des Liniennetzes der DVB AG, - Sanierung der Straßenbahn-Bestandsstrecke in der Wasastraße, - Sanierung der Straßenbeläge und Herstellen der notwendigen Tragfähigkeit, - Einrichtung einer Tempo-30-Zone (bis zum Naherholungsgebiet Großer Garten), - Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, insbesondere des Radverkehrs 	<p>ist bereits berücksichtigt</p>	<p>Das beschriebene Gebiet gehört zu Strehlen/Leubnitz, einem der lautesten Stadtteile (Kat. II), für den ein intergriertes Verkehrs- und Lärminderungskonzept aufzustellen ist (Maßnahme 2.3).</p>

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
3.5 Die lautesten Straßen			
16	Die Oskarstraße ist in die Liste der lautesten Straßen aufzunehmen, und es sollen kurzfristig verkehrsorganisatorische Maßnahme zum Schutz der Anwohner der Oskar vor Lärm geprüft werden (zumindest Tempo 30 ab 20 Uhr).	wird nicht berücksichtigt	Die Oskarstraße ist 2012 kartiert und bei der Ermittlung der "hotspots" wie alle anderen Straßenabschnitte behandelt worden. Sie wurde jedoch nicht als "lauteste Straße" identifiziert. Im VEP 2025plus der Landeshauptstadt Dresden ist die Oskarstraße im Bestand als Hauptverkehrsstraße enthalten. Tempo-30-Regelungen aus Gründen des Lärmschutzes sind nur nach Einzelfallprüfung bei besonders hoher Lärmbelastung möglich. Ansprüche/ Maßnahmen zum Lärmschutz werden derzeit im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens geprüft.
17	Die Oskarstraße , die Julius-Otto-Straße und der Gustav-Adolf-Platz sollen in ihrer Gesamtheit in das Lärmsanierungsprogramm der lautesten Straßen Dresdens aufgenommen werden. Die hohe Belastung resultiert aus einem außerordentlichen Anteil an Schwerlastverkehr (im Mittel über 1000 Durchfahrten täglich). Die geplante Straßenbahntrasse stellt eine zusätzliche Lärmquelle dar, die sich aufgrund der vorhandenen Belastungssituation verbietet.	wird nicht berücksichtigt	Oskarstraße und Gustav-Adolf-Platz sind 2012 kartiert und bei der Ermittlung der "hotspots" wie alle anderen Straßenabschnitte berücksichtigt worden. Die Julius-Otto-Straße ist als Anliegerstraße geringer belastet und deshalb nicht kartiert worden. Ansprüche/ Maßnahmen zum Lärmschutz werden derzeit im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens zur Oskarstraße geprüft.
18	Die Theresienstraße soll in die Liste der lautesten Straße aufgenommen werden.	wird nicht berücksichtigt	Die Theresienstraße ist 2012 kartiert und bei der Ermittlung der "hotspots" wie alle anderen Straßenabschnitte berücksichtigt worden. Die Theresienstraße erfüllt mit ihren vergleichsweise geringen Verkehrsbelastungen und als Bestandteil einer Tempo-30-Zone nicht ansatzweise die Kriterien zur Aufnahme in das Programm der lautesten Straßen. Weitergehende Lärminderungsmaßnahmen werden im Teilgebiets-Lärmaktionsplan für die Innere Neustadt geprüft.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
19	<p>Die Darstellungen suggerieren dem Leser, dass überall dort, wo eine verkehrsrechtliche Einschränkung, z. B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung, wünschenswert wäre, auch eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung erlassen werden kann. Aus der Erfahrung heraus ist jedoch eine lärmbedingte Beschränkung, nur in Ausnahmefällen gerechtfertigt. Die Verkehrsregelungen dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, aber nicht in erster Linie der Lärminderung.</p> <p>In Bezug auf Beschränkungen des Verkehrs durch Verkehrszeichen haben sich die Straßenverkehrsbehörden ausschließlich nach den geltenden straßenrechtlichen und straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu richten (FStrG, SächsStrG, StVG, StVO, VwV-StVO, Lärmschutz-Richtlinien-StV usw.).</p>	wird zur Kenntnis genommen	Maßnahme 1.2 sieht eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Straßenabschnitte vor.
3.6.4 Bundesstraße 6 in der Ortschaft Cossebaude (Dresdner/Meißner Straße)			
20	Zunahme der Geräuschbelastung entlang der B 6 durch neue Elbbrücke in Niederwartha; wann kommt B 6 (neu) westlich der Eisenbahntrasse?	wird zur Kenntnis genommen	Die Lärmaktionsplanung hat keinen Einfluss auf die Priorisierung der Baumaßnahmen des Bundes und des Freistaates Sachsen.
21	<p>Die Errichtung der B 6 (neu) in Cossebaude ist vordringlich. Hauptlärmmursachen auf der Dresdner/Meißner Straße (B6) sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - überhöhte Geschwindigkeiten, - Quad und Fahrzeuge mit manipulierten Auspuffanlagen, - Traktoren aus der Landwirtschaft und Schrotttransporter, - Containerfahrzeuge und - Sondersignale 	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 20
22	Aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit ist die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Dresdner Straße (B6) in Cossebaude und auf der Meißner Landstraße (B6) in Dresden-Stetzsch dringend erforderlich.	wird zur Kenntnis genommen	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm wurde für die Bundesstraße untersucht und deren Anordnung vorbereitet. Bzgl. der Abwägung der Interessen der Anwohner und der Interessen des fließenden Verkehrs konnte bisher kein Einvernehmen mit der höheren Straßenverkehrsbehörde hergestellt werden. Nach ihrer Auffassung muss die zwingende Notwendigkeit der Verkehrsbeschränkung u. a. in Bezug auf die weiteren Bundesstraßen in Dresden dargelegt werden.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
23	<p>Umbau der Ortsdurchfahrten sowie Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Zuge der B 6 Der Verweis auf die vorgesehene Umverlegung der B 6 ist nicht hinreichend, da bislang kein realistischer Zeitrahmen für die Umsetzung dieses Vorhabens erkennbar ist.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>siehe lfd. Nr. 22</p>
24	<p>Aufgrund der großen Anzahl von Lärmbetroffenen entlang der B 6 in Cossebaude, die nicht nur die unmittelbaren Anrainer, sondern auch die Bewohner der Hanggrundstücke einschließt, sollen für diese Hauptverkehrsstraße folgende Maßnahmen ergriffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes und Verkehrssicherheit, - Lkw-Fahrverbot zwischen 22.00 und 5.00 Uhr, - Einbeziehung der B 6 in die Mautpflicht zur Vermeidung von Schleichverkehr, - Finanzierung von Schallschutzfenstern bei besonders extremer Belastung. <p>Die neue Trasse der B 6 ist aus Lärmschutzgründen als geschlossener Trog zu planen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>siehe lfd. Nr. 22 Ein Lkw-Fahrverbot stellt einen größeren Eingriff dar als eine Geschwindigkeitsbeschränkung und hat deshalb keine Aussicht auf Erfolg. Es gibt keinen Anhalt für Schleichverkehr oder für Autobahnausweichverkehr auf der B 6. Mit der Frage eines Kommunalen Schallschutzfensterprogramms befasst sich der Begleitauftrag 2. Maßnahmen zum Lärmschutz an der neue Trasse werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens geprüft.</p>
<p>3.6.5 Bundesstraße 6 in der Ortschaft Weißig (Bautzner Straße)</p>			
25	<p>Umbau der Ortsdurchfahrten sowie Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Zuge der B 6</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Die Bautzner Landstraße in Weißig ist durch Maßnahme 1.2 erfasst. Diese sieht eine Prüfung der Lärminderungsmaßnahmen für jede der genannten Straßen vor.</p>

Kapitel Ifd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
3.7 Lärm an Eisenbahnstrecken			
26	Zum Schutz vor der gestiegenen Geräuschbelastung durch den Eisenbahnverkehr sollen an der Eisenbahnstrecke in Stehlen Lärmschutzwände in Höhe der Radkästen der Güterwagen errichtet werden.	wird zur Kenntnis genommen	Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Streckenausbau wurde die DB Netz AG beauftragt eine Lärmsanierung vorzunehmen. Daraufhin wurde südlich der Bahnanlage zwischen Oskarstraße und Franz-Liszt-Straße eine Lärmschutzwand errichtet. Nördlich der Bahnanlage hatten die Eigentümer von Wohngebäuden im Falle von Belastungen von mindestens 70 Dezibel am Tag und 60 Dezibel in der Nacht die Möglichkeit, Schallschutzfenster und schallgedämmte Lüftungselemente einbauen zu lassen. Diese Arbeiten, die sich auf den Streifen zwischen Bahnanlage und Wiener Straße beschränkten, sind mittlerweile abgeschlossen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen können derzeit weder von den Betroffenen noch von der Stadt erfolgreich durchgesetzt werden.
27	Die Lärmsanierung durch die DB AG erfolgte in Strehlen bisher nur unvollständig. Hier ist die Stadt in der Pflicht auf die DB AG einzuwirken, ihren Zusagen nachzukommen und die Strecke mit Lärmschutz zu versehen.	wird zur Kenntnis genommen	siehe Ifd. Nr. 26
28	Zum Schutz vor den Geräuschimmissionen des Eisenbahnverkehrs in Strehlen sind - beiderseits der Gleise Schallschutzwände zu errichten, - die Geschwindigkeiten des Güterverkehrs herabzusetzen und - die Lärmsanierung des Stahlbrückenbauwerkes am Haltepunkt Strehlen vorzunehmen.	wird zur Kenntnis genommen	siehe Ifd. Nr. 26
29	Welchen Einfluss hat die Stadt bzgl. der Errichtung von Schallschutzwänden an der Eisenbahnstrecke in Trachau ? Wie groß wird die Verkehrs- und Lärmbelastung nach dem viergleisigen Streckenausbau?	wird zur Kenntnis genommen	Der Schallschutz wurde im Planfeststellungsverfahren geregelt. Die Lärmprognose liegt vor und kann eingesehen werden.
30	hohe Geräuschbelastung des Wohngebietes an Heidenauer und Meusegaster Straße sowie im „Blumenviertel“ durch Eisenbahnverkehr in Niedersedlitz Lärmschutzwand 500 m zu kurz; Verstärkung durch Reflexion an Werkhallen des SBS	wird zur Kenntnis genommen	Die Strecke wurde in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen. Die Lärmsanierung der Strecke ist abgeschlossen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen können derzeit weder von den Betroffenen noch von der Stadt erfolgreich durchgesetzt werden.

Kapitel Ifd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
31	Die an der Eisenbahnstrecke 6248 Dresden-Friedrichstadt – Elsterwerda durchgeführte Lärminderung ist völlig unzureichend, da sie nur Grundstücke bis in eine Entfernung von 200 m berücksichtigte. Es sollen folgende weitere Maßnahmen geprüft werden: - Bau von Lärmschutzwänden neben der Gleisanlage, - Verringerung der Geschwindigkeit der Züge und - Verringerung der Zugdichte.	wird zur Kenntnis genommen	Die Strecke wurde in das Lärmierungsprogramm des Bundes aufgenommen. Die Eigentümer von Wohngebäuden hatten im Falle von Belastungen von mindestens 70 Dezibel am Tag und 60 Dezibel in der Nacht die Möglichkeit, Schallschutzfenster und schallgedämmte Lüftungselemente einbauen zu lassen. Diese Arbeiten sind mittlerweile abgeschlossen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen können derzeit weder von den Betroffenen noch von der Stadt erfolgreich durchgesetzt werden.

4. Evaluierung Masterplan 2009

4.2 Fortschreibung und lärmtechnische Bewertung des IGVK

32	Die im VEP 2025plus vorgesehene und auf Seite 24 zitierte Erweiterung der Tempo-30-Zone auf die Sophienstraße ist verkehrsrechtlich nicht zulässig (baulich und aufgrund der Verkehrsbelegung).	wird zur Kenntnis genommen	Die konkrete Einführung von Tempo 30 ist im Einzelfall zu prüfen und von der Verkehrsbehörde anzuordnen.
----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

4.3 Verkehrsmengenmonitoring

33	Das Straßen- und Tiefbauamt ist nicht in der Lage, zu dem inzwischen fünften „Sonderprogramm“ (neben VEP, Luftreinhalteplan, Gehwegprogramm, barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertrechtskonvention) gesonderte Rechenschaft abzulegen. Dafür wird über die regulären Arbeitsaufgaben hinaus ein hoher Anteil an Arbeitszeit gebunden. Ohne personelle Aufstockung ist das nicht mehr machbar.	wird zur Kenntnis genommen	Die Evaluierung des Masterplanes Lärminderung 2009 (Kap. 4) stellt nur den erreichten Stand dar. Die im Begleitauftrag 1 (Weiterführung Verkehrsmengenmonitoring) formulierten Anforderungen sollen durch die Bündelung der Aktivitäten zu einer effizienten Datengewinnung führen. Die erforderlichen Mittel sind haushaltseitig bereitzustellen.
----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4.4 Evaluierung Lkw-Führungskonzept und Einführung Lkw-Leitsystem

34	Die Evaluierung des Lkw-Führungskonzeptes und die Einführung des Lkw-Leitsystems sollen wieder als Maßnahmen in den Masterplan aufgenommen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind bereits als Maßnahmen im VEP 2025plus verankert (siehe dort Kapitel 5.6).
----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
4.6 Lärmkataster			
35	<p>Der Vorschlag, Informationen über Tempo 30-Zonen sowie weitere verkehrsregelnde Informationen auf eine öffentliche Plattform zu überführen, wird abgelehnt, weil daraus juristische Streiffälle entstehen können. Eine solche Information entfaltet keine Verbindlichkeit. Eine Tagesaktualität kann, insbesondere wegen der möglichen mobilen Beschilderung, nicht sichergestellt werden. Für den Verkehrsteilnehmer gilt ausschließlich die vor Ort vorhandene Beschilderung. Karten können, da objektiv keine 100 %ige Übereinstimmung mit der Vor-Ort-Beschilderung gewährleistet werden kann, die Verkehrsteilnehmer verunsichern und zu vermeintlichen Ansprüchen führen. Es ist in hohem Maße zu erwarten, dass eine solche Information zur Störung des Rechtsfriedens führt. Sie ist nicht geeignet, dem Informationsbedürfnis der Bürger Rechnung zu tragen. Die Verkehrszeichenkartierungen sollen auch in Zukunft ausschließlich dem internen Gebrauch und damit der Arbeitserleichterung der Straßenverkehrsbehörde dienen.</p>	<p>wird berücksichtigt</p>	<p>Der Halbsatz "sollten aber auch in eine öffentlich zugängliche Plattform überführt werden" und die Erläuterung "(insbesondere Tempo 30, Lkw-Restriktionen)" (S. 28) wurden gestrichen. Bei dem Lärmkataster gemäß Begleitauftrag 3 geht es darum, dass die Verwaltung über ein geeignetes internes Instrumentarium mit den relevanten Informationen verfügt, um es bei Bürgeranfragen bzw. bei der Bewältigung der Arbeitsaufgaben zu nutzen.</p>
5. Maßnahmen des Masterplanes 2014			
36	<p>Der Lärmschutz ist für die Landeshauptstadt Dresden auf eine rechtsverbindliche Grundlage zustellen. Die Verpflichtung zum Schutz der menschlichen Gesundheit lässt es nicht zu, die Belange des Lärmschutzes unter den Vorbehalt der Haushaltlage zu stellen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Die Verbindlichkeit der Lärminderungspläne ist in § 47d Absatz 6 in Verbindung mit § 47 Absatz 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes geregelt. Dabei wird lediglich auf die bereits vorhandenen Rechtsvorschriften verwiesen. Weitergehende Rechte werden nicht gewährt.</p>
37	<p>Anstelle von Maßnahmen, wie Fördergelder für Schallschutzfenster, ist ein Verkehrskonzept, das auf Lärm- und Feinstaubreduzierung setzt, notwendig. Der Verkehr soll auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Für Wohn- und Sammelstraßen, die vom Durchgangsverkehr freizuhalten sind, sollen Tempo-30-Zonen eingerichtet werden und die Rechts-vor-Links-Regelung gelten. Die Einhaltung der Zonengeschwindigkeit soll durch bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen, Einengungen und Pflanzkübel oder -bereiche) erreicht werden.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Der VEP 2025plus wird diesen Anforderungen gerecht.</p>

Masterplan Lärminderung 2014 (Entwurf)

Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
zum Entwurf Stand September 2014

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
38	In den Masterplan sollen Maßnahmen zur Unterbindung vermeidbaren Straßenlärms , verursacht durch auf die Lärmerzeugung getrimmte Auspuffanlagen von Pkw, Quads und Motorrädern aufgenommen werden. Häufig werden diese manipulierten Fahrzeuge zur Steigerung der Lärmemission auch noch mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren.	ist teilweise berücksichtigt	Die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes. Sie können von der Kommune in der Regel nicht kontrolliert und beeinflusst werden. Hinsichtlich der Geschwindigkeitskontrollen wird auf Maßnahme M 6 verwiesen.
39	Eine verpflichtende Schulung der Mitarbeiter der DVB AG hinsichtlich der Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften, vorausschauender und geräuscharmer Fahrweise soll zur Entlastung der Anwohner von Bustrassen beitragen.	wird zur Kenntnis genommen	Die Bus- und Straßenbahnfahrer der DVB AG werden einmal jährlich weitergebildet. Dabei spielen auch emissionsarme Fahrweisen eine Rolle.
40	Anders als der frühere Lärminderungsplan fehlt eine Liste konkreter Maßnahmen und Vorhaben zur Umsetzung der Ziele. Laut Entwurf soll diese Liste amtsintern bleiben. Dies wäre ein intransparentes Verfahren, das die Erfolgskontrolle erschwert, und wird deshalb abgelehnt.	wird zur Kenntnis genommen	Die mit dem Masterplan Lärminderung festzulegenden Maßnahmen sind im Entwurf erläutert. Konkretere Maßnahmen sind insbesondere den Teilgebiets-Lärmaktionsplänen vorbehalten.
41	Im Bereich des innerstädtischen Verkehrs kommt der Beruhigung und Verstetigung des Verkehrs , besonders in den Nachtstunden die größte Bedeutung zu. Notwendig sind: - nächtliche Tempolimits auf 30 km/h auf vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und - die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit konsequent durch stationäre und mobile Geschwindigkeitskontrollen zu überwachen - auch nach 20.00 Uhr. Die Ausführungen zum Verkehrsmengen- und Geschwindigkeitsmonitoring werden ausdrücklich unterstützt.	ist bereits berücksichtigt	Derartige Maßnahmen sind Gegenstand des Prüfauftrages über ergänzende Lärminderungsmaßnahmen (Maßnahme 1.2).
42	"Flüsterfahren vor Flüsterasphalt" : Zur Verstetigung des Verkehrs soll die nächtliche Abschaltung von LSA bzw. die Anpassung der grünen Wellen auf die nachts reduzierte Höchstgeschwindigkeit erfolgen. Dabei sind in jedem Einzelfall Aspekte der Verkehrssicherheit zu beachten.	ist bereits berücksichtigt	Derartige Maßnahmen sind Gegenstand des Prüfauftrages über ergänzende Lärminderungsmaßnahmen (Maßnahme 1.2). Die Abschaltung von LSA oder die Beschilderung mit Tempo 30 werden aufgrund der Randbedingungen (Sicherheit, rechtliche Durchsetzbarkeit) nur ausnahmsweise im Einzelfall umgesetzt werden können.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
43	Eine weitere Ausweitung der Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und deren bauliche Anpassung sind geboten. In diesen Bereichen sind für die Einhaltung des Geschwindigkeitsbeschränkung vorzugsweise besondere Maßnahmen im Straßendesign wie z. B. Versätze und Gehwegnasen an Kreuzungen etc. vorzusehen.	wird zur Kenntnis genommen	Eine weitere Ausweitung der Tempo-30-Zonen ist grundsätzlich im VEP 2025plus geregelt. Dies ist im Übrigen kein Gegenstand des Masterplanes sondern der Lärmaktionspläne für Stadtteile.

5.1 Fortschreibung/Ergänzung Programm der lautesten Straßen (Maßnahme 1)

Teil bauliche Erneuerung (Maßnahme 1.1)

44	Gerokstraße und Loschwitzer Straße: Bedarf der Gleiserneuerung ab 2018, nur mit begleitendem Straßenbau kann Lärminderung erreicht werden (Bereitstellung von Finanzmittel für STA erforderlich.)	wird zur Kenntnis genommen	
45	Rudolf-Renner-Straße: Sanierung zwischen Emil-Überall-Straße und Rennersdorfer Straße bereits erfolgt (2014).	wird berücksichtigt	Entfall aus der Auflistung der lautesten Straßen
46	Warthaer Straße zwischen Hamburger Straße und Roquettestraße: Bedarf der Gleiserneuerung ab 2018/2019, nur mit begleitendem Straßenbau kann Lärminderung erreicht werden (Bereitstellung von Finanzmittel für STA erforderlich.)	wird zur Kenntnis genommen	
47	Bergmannstraße/Heynathstraße: Fahrbahnsanierung ist Grundvoraussetzung für Taktverdichtung der Linie 64	wird zur Kenntnis genommen	
48	Kesselsdorfer Straße zwischen Gröbelstraße und Wendel-Hippler-Straße: Gleissanierungsbedarf ab 2017, Sanierung der Straße sollte parallel erfolgen	wird zur Kenntnis genommen	
49	Reicker Straße zwischen Otto-Dix-Ring und Tornaer Straße: Gleissanierungsbedarf ab 2017, Sanierung der Straße sollte parallel erfolgen	wird zur Kenntnis genommen	
50	Schäferstraße: kurz- und mittelfristig keine Gleissanierungsmaßnahmen geplant	wird zur Kenntnis genommen	

Teil ergänzende Lärminderungsmaßnahmen (Maßnahme 1.2)

51	Bautzner Landstraße: Planung zur Verlängerung der Straßenbahn berücksichtigen	wird zur Kenntnis genommen	
----	--------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	--

Masterplan Lärminderung 2014 (Entwurf)

Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
zum Entwurf Stand September 2014

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
52	Bürgerstraße: grundhafte Gleissanierung erfolgt, kein Handlungsbedarf	wird zur Kenntnis genommen	
53	Großenhainer Straße zwischen Fritz-Reuter-Straße und Trachenberger Platz: Gleissanierung 2016 bzw. 2018, parallele Sanierung der Straße empfohlen	wird zur Kenntnis genommen	
54	Großenhainer Straße zwischen Trachenberger Platz und Wilder Mann: grundhafte Gleissanierung erfolgt, kein Handlungsbedarf	wird zur Kenntnis genommen	
55	Maxim-Gorki-Straße zwischen Trachenberger Straße und Döbelner Straße: Für den Busverkehr besteht das Erfordernis der Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Gewährleistung der Begegnungsfälle Bus/Bus, Bus/Lkw und Lkw/Lkw sowie zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen "Maxim-Gorki-Straße" (Schulzentrum!).	wird zur Kenntnis genommen	
56	Rothenburger Straße: kurz- und mittelfristig keine Gleissanierungsmaßnahmen geplant	wird zur Kenntnis genommen	
57	Es kommen grundsätzlich schalloptimierte Gleisoberbauformen zum Einsatz. Diese sind durch zusätzliche Maßnahmen, wie lärmindernde Straßenbeläge (Maßnahme 3) zu ergänzen. Im Interesse eines attraktiven ÖPNV und damit einer hohen Nutzerakzeptanz sind zur Lärminderung bei öffentlichen Verkehrsmitteln alle baulichen und fahrzeugseitigen Möglichkeiten auszuschöpfen, ehe Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit und damit zur Verlangsamung des ÖPNV erwogen bzw. realisiert werden.	wird zur Kenntnis genommen	
58	Geschwindigkeitsreduzierungen müssen sich an den Grundsätzen des § 45 StVO messen lassen und zur Lärminderung ausreichenden Erfolg nachweisen. Bei der Lärminderung durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV anzuwenden. Hierauf soll im Lärminderungsplan hingewiesen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis wird bei der Umsetzung der entsprechender Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
59	Es ist nicht verantwortbar, dass der Straßenverkehrsbehörde absehbar große Mengen an straßenverkehrsrechtlichen Prüfungen auferlegt werden. Dafür ist eine personelle Aufstockung erforderlich. Dieser einschließlich der finanziellen Absicherung müsste der Stadtrat, als Konsequenz aus dem Masterplan Lärminderung, zustimmen.	wird zur Kenntnis genommen	
60	Es sind nicht nur die Bedingungen zu prüfen, unter denen Tempo 30 angeordnet werden kann, sondern in erster Linie das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzung für eine solche Anordnung (Ermessensentscheidung, einzelfallbezogen, Abwägung aller Interessen).	wird zur Kenntnis genommen	Das Prüfen der Bedingungen schließt die gesetzlichen Vorgaben, bezogen auf den Einzelfall, ein.
5.2 Weiterführung der teilgebietsbezogenen Lärmaktionsplanung (Maßnahme 2)			
61	Die Aufstellung des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Innere Neustadt soll beschleunigt werden. Als fachliche Grundlage soll die Kordonenerhebung aktualisiert werden.	wird zur Kenntnis genommen	Die Frage nach einer Aktualisierung der Kordonenerhebung wird im Verfahren für den Teilgebiets-Lärmaktionsplan geklärt.
62	Die Forderung nach Aufstellung von Lärmaktionsplänen für besonders belastete Stadtgebiete wird unterstützt. Der Verweis auf fehlende finanzielle Mittel für die Umsetzung von Maßnahmen darf nicht zum Anlass genommen werden, erst gar keine Maßnahmenpläne aufzustellen.	wird zur Kenntnis genommen	
5.3 Pilotprojekt lärmindernder Belag (Maßnahme 3)			
63	Der Einbau von lärmindernden Straßenbelägen ist zu forcieren. Die Notwendigkeit eines weiteren Pilotprojektes wird bezweifelt.	wird zur Kenntnis genommen	Die in den letzten Jahren entwickelten innerorts wirksamen lärmindernden Straßenbeläge stellen häufig noch keine anerkannten Regelbauweisen dar. Aus diesen Gründen empfiehlt sich ein weiteres Pilotprojekt.
64	Unter der Überschrift „Lärmindernde Straßenbeläge“ fehlt eine für Dresden außerordentlich wichtige Maßnahme: der Ersatz der gepflasterten Straße durch Straßen mit glatter Oberfläche (Asphalt, Beton, spez. Materialien)! Das ist für zahlreiche, verkehrslärmbelastete Stadtteile die lärmtechnisch sinnvollste Maßnahme!	wird zur Kenntnis genommen	Der Ersatz von gepflasterten Oberflächen durch ebene Oberflächen wird mit der Maßnahme 1.1 abgedeckt. Unter "lärmindernden Straßenbelägen" werden im Masterplan Straßenbeläge erfasst, die gegenüber den Standardbelägen geringere Emissionen verursachen.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
5.4 Ausbau des Netzes mit Rasengleis (Maßnahme 4)			
65	Maßnahme „Ausbau des Netzes mit Rasengleis“ soll gestrichen werden, da sie hinsichtlich der Lärminderung unwirksam ist, sie dient nur der Optik. Außerdem ist sie sehr teuer und pflegeintensiv.	wird nicht berücksichtigt	Rasengleis hat sich als sehr wirksam erwiesen. Für die in Dresden angewendete Gleiseindeckung mit hoch liegender Vegetationsebene wurde eine Geräuschminderung um 5 dB(A) ermittelt (Fürst, Peter; Forum Acusticum (ASA/DEGA, Berlin 1999).
66	Die Maßnahme setzt die Herstellung besonderer Bahnkörper voraus. Diese Bauform sollte, überall dort, wo es möglich ist, von den zuständigen Entscheidungsträgern der LH Dresden favorisiert werden. Potentielle Trassen: Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Katharinenstraße sowie zwischen Bischofweg und Stauffenbergallee, Güntzstraße, Zellescher Weg und Nürnberger Straße	wird zur Kenntnis genommen	
5.5 Geschwindigkeitsmonitoring an Lärmbrennpunkten			
67	Was ist eine „deutliche Überhöhung real gefahrener Geschwindigkeiten“?	wird berücksichtigt	Gemeint ist eine deutliche Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeiten durch einen großen Teil der Fahrzeugführer. Die Formulierung wurde entsprechend geändert.
5.6 Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten (Maßnahme 6)			
68	Kontrollen der Fahrgeschwindigkeit sollen künftig vorrangig zur Reduzierung des Verkehrslärms und damit für den Gesundheitsschutz eingesetzt werden.	wird zur Kenntnis genommen	Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sind gemäß der einschlägigen Verwaltungsvorschrift des Freistaates Sachsen vorrangig auf die Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle und die Minderung der Unfallfolgen sowie den Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer auszurichten (SächsABl. 2014, S. 760).
69	Die Maßnahme wurde ohne Absprache mit dem Ordnungsamt aufgenommen. Es erfolgte keine Anhörung. Diese Maßnahme kann mit den vorhandenen Mitteln technisch, personell und finanziell vom Ordnungsamt nicht umgesetzt werden.	wird zur Kenntnis genommen	Diese Maßnahme basiert auf einer Entscheidung der Oberbürgermeisterin.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
70	An Lärmbrennpunkten, in Wohngebieten (insbesondere, wenn kein lärmindernder Belag vorhanden ist) sowie an Kindertageseinrichtungen/Schulen, Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen etc. sind systematische Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Kontrollen bzw. Dialogdisplays zu vermindern. - Die Maßnahme "Pilotprojekt zum Einsatz von Dialogdisplays" soll wieder in den Masterplan aufgenommen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Das Anliegen wird teilweise durch Maßnahme 5 berücksichtigt.
6. Begleitaufträge und Aktivitäten der Verwaltung			
6.1 Verkehrsmengenmonitoring			
71	Für die Umsetzung des Verkehrsmengenmonitorings entsprechend Masterplan (turnusmäßige flächendeckende Erfassung der Verkehrsbelegung) ist eine generelle Klärung der weiteren Durchführung von Verkehrszählungen in der Landeshauptstadt Dresden erforderlich. Es sind künftig umfangreiche finanzielle Mittel erforderlich, da seit dem Jahre 2014 keine externen Zählkräfte mehr zur Verfügung stehen. Über die Bereitstellung des Mehrbedarfs muss der Stadtrat entscheiden.	wird zur Kenntnis genommen	
6.3 Lärmkataster			
72	Der Begleitauftrag „Lärmkataster/Informationen zu Lärminderungsmaßnahmen“ soll nicht erst bis 2018, sondern kurzfristig umgesetzt werden.	wird zur Kenntnis genommen	Das Füllen eines Lärmkatasters setzt einen erheblichen Rechercheaufwand voraus. Dieser ist nicht kurzfristig zu bewältigen.
6.4 Katalog Schutzmaßnahmen für Ruhige Gebiete			
73	Die Ausführungen zu den "ruhigen Gebieten" sind unzureichend. In Anbetracht der erheblichen Bedeutung dieser Gebiete für die Naherholung sollten unbedingt Maßnahmen zur Verbesserung der derzeitigen Situation erwogen werden. Eine Verbesserung ihres Erholungswertes kann besonders wochenendlichen Verkehr (Drang nach einer "Fahrt ins Grüne") vermindern.	wird zur Kenntnis genommen	Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in den ruhigen Gebieten können nicht auf der Ebene des Masterplanes benannt werden. Vorausgehen muss eine vertiefende Analyse der realen Situation in den einzelnen Gebieten. Diese wird mit dem Begleitauftrag 4 veranlasst.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
---------------------	----------	-------	---------------------

7. Langfristige Ansätze der Lärminderung

7.3 Leisere Reifen

74	Die Maßnahme der leiseren Reifen wird total überschätzt. Bei gepflasterten Straßen wird das Rollgeräusch weitestgehend durch die Unebenheiten der Straßenoberfläche, nicht durch die Gestaltung des Reifens bestimmt. Aber auch auf asphaltierten Straßen wird erst bei einem hohen Anteil leiser Reifen eine relevante Lärminderung erzielt. Eine solche Annahme ist völlig unreal! – Leisere Reifen sind ein Wettbewerbsargument der Reifenhersteller, die damit natürlich auch eine Lärminderung im Verkehr suggerieren wollen.	wird zur Kenntnis genommen	Die Wirkung leiser Reifen kommt erst langfristig bei verbreitetem Einsatz zum Tragen und wird deshalb auch als langfristiger Ansatz in den Plan eingeführt. Wenn leise Reifen lediglich ein Wettbewerbsargument der Reifenhersteller wären, hätten sie dieses auch gebraucht und nicht über viele Jahre den „Blauen Engel“ für ihre Produkte verschmäht. siehe auch http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/blauer-engel-neuen-vorgaben-fuer-reifen
----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Abbildungen

5 Flächennutzung/Lärmbelastung

75	Die Signatur "Wald" für das Waldgebiet Dresdner Heide wird von der Signatur "Stadtgrenze" überlagert. Es ist die Waldfläche transparent einzuzeichnen.	wird zur Kenntnis genommen	Auf eine Korrektur der Darstellung des Waldes wurde verzichtet, da die Dresdner Heide außerhalb des kartierten Ballungsraumes liegt.
76	Die Dresdner Heide wird von der Radeberger Straße durchquert. Hier ist beidseitig eine zu kartierende Schallausbreitung zu vermuten.	wird zur Kenntnis genommen	Außerhalb des Ballungsraumes werden nur Hauptverkehrsstraße i. S. der EG-Umgebungslärmrichtlinie kartiert. Die Radeberger Straße liegt zusammen mit der Dresdner Heide außerhalb des Ballungsraumes. Sie erfüllt nicht das Kriterium für eine Hauptverkehrsstraße und wurde deshalb nicht kartiert.
77	Der Schallpegel durch Luftverkehr (Flughafen, Einflugschneise) wird nicht dargestellt.	wird zur Kenntnis genommen	Der Masterplan sieht aufgrund der geringen Betroffenheit und der bereits getroffenen Maßnahmen keine Maßnahmen gegen den Fluglärm vor. Daher Beschränkt sich die Darstellung auf den Lärm des Kfz-Verkehrs, von dem die höchste Lärmbetroffenheit ausgeht.
78	An Bahnhöfen und Hauptkreuzungspunkten ist eine stärkere Schallausbreitung im Vergleich zu den dahin führenden Bahngleisen und Straßen zu vermuten.	wird zur Kenntnis genommen	Die Lärmkartierung nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie ist europaweit einheitlich geregelt. Die vermuteten Einflüsse kommen dabei nicht zum Tragen.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
8 Lärmschutzmaßnahmen im Straßennetz			
79	Im Ergebnis der Waldfunktionskartierung 1994/1998/2011 wurde Lärmschutzwald entlang von Autobahnen und im Bereich des Flughafens (wie dargestellt) kartiert. Wald kann den Schalldruckpegel bis zu 10 dB(A) dämpfen. Die Abschnitte des Lärmschutzwaldes sind als passiver Lärmschutz in die Kartierung aufzunehmen. Die nachhaltige Erhaltung, die Pflege und die Anlage von Wald-Lärmschutzstreifen mit einer Breite von 75 bis 100 m ist in den Masterplan mit einzubeziehen. In Blick auf aktuelle geplante Verkehrsprojekte könnte vorgreifend Lärmschutzwald ausgewiesen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Die Prüfung der Sinnfälligkeit der Ausweisung von Lärmschutzwald wird vor der nächsten Fortschreibung des Masterplanes Lärminderung vorgenommen.
11 Ruhige Gebiete			
80	Als ruhige Gebiete wurden durchgängig Grünflächen, Parkflächen, Friedhöfe und Waldflächen kartiert. Die Waldflächen Junge Heide und Dresdner Heide werden von stark befahrenen Verkehrswegen tangiert bzw. durchschnitten. Es soll geprüft werden, ob der beiderseitige Waldrand in einer Tiefe von jeweils 100 m die Kriterien für ein ruhiges Gebiet erfüllt.	wird zur Kenntnis genommen	Die der Prüfung zugrunde gelegten Kriterien sind in Kapitel 3.8 beschrieben. Diese werden durch die Junge Heide und die Dresdner Heide auch tatsächlich erfüllt.
Anlage 1: Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung			
81	Notwendige Richtigstellung (Anlage 1, S. 3): Bei 90 % Reduzierung der Verkehrsmenge erreicht man 10 dB(A) Lärminderung, also keine Halbierung des Lärmpegels, sondern annähernd eine Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke.	wird berücksichtigt	Die Korrektur wird eingearbeitet.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
1. Handlungsfeld Stadtplanung (Flächennutzungs- und Bauleitplanung)			
82	<p>In die Aufzählung sollen aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Umwandlung von Parkplätzen in Flächen mit Fahrradbügeln reduziert Verkehrslärm aus zwei Gründen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Fehlen von Fahrrad-Abstellmöglichkeiten stellt eine Hürde für den Umstieg von lärmenden motorisierten Verkehrsmitteln auf das Fahrrad dar. 2. Verfügbare Pkw-Stellplätze begünstigen die Nutzung von Pkw. Eine Änderung des Stadtratsbeschlusses A0527/12 Einrichtung von Fahrradstellplätzen ist dafür erforderlich. - Eine konsequente Förderung der Fahrradinfrastruktur wirkt lärmindernd, da mehr Menschen vom Pkw auf das Fahrrad umsteigen. Die 2015 zu beschließende Radverkehrskonzeption Gesamtstadt ist umzusetzen. Dafür müssen Finanzmittel bereitgestellt werden, z. B. indem der Verkehrsetat für Radverkehrsmaßnahmen auf den Modal Split des Radverkehrs angehoben wird. Förderung des Radverkehrs und Lärmsanierung ist als Einheit zu betrachten. Jegliche Maßnahmen für den Radverkehr wirken ganzheitlich betrachtet lärmreduzierend, verkehrsberuhigend und fördern die Verkehrssicherheit. 	wird nicht berücksichtigt	Wie bereits beschrieben (vgl. lfd. Nr. 1) ist die umfassende Förderung des Radverkehrs Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung und der untersetzenden Konzepte. Dies wird im Vorwort noch einmal ergänzt. Ein pauschaler Ersatz von Pkw-Stellflächen durch Fahrradbügel kann unter keinen Umständen als lärmindernde Maßnahme gelten.
2. Handlungsfeld strategische Verkehrsplanung			
83	<p>Es fehlen grundlegende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die zwar als selbstverständlich erachtete, aber tatsächlich meist nicht praktizierte Verbindung von Stadtentwicklung und Verkehrserschließung, auch unter den Gesichtspunkten der Lärminderung und - die Herstellung eines Verkehrswegenetzes (einschließlich der Ingenieurbauwerke), das flächendeckend zufriedenstellende Zustandsqualitäten aufweist. 	wird teilweise berücksichtigt	Sowohl die strategische Stadtplanung als auch der Erhalt der Infrastruktur sind in den Handlungsfeldern in Anlage 1 beschrieben. In das Vorwort wird jedoch nochmals ein Hinweis zum Infrastrukturerhalt aufgenommen.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
4. Handlungsfeld Verkehrssystemmanagement Verkehrsorganisation			
84	Es ist dem Straßenverkehrsrecht untersagt, dauerhaft Tonnagebeschränkungen von Straßen oder Straßenabschnitten anzuordnen. Eine solche Anordnung käme einer straßenrechtlichen (Teil)Einziehungsverfügung gleich. Diese Entscheidung richtet sich ausschließlich nach dem Straßenrecht und kann nur nach Maßgabe der einschlägigen straßen(wege)rechtlichen Bestimmungen verfügt werden (Vorbehalt des Straßenrechts gegenüber dem Straßenverkehrsrecht). Das Straßenverkehrsrecht regelt die Ausübung dessen, was widmungsrechtlich zugelassen ist. Die verkehrsrechtliche Anordnung einer dauerhaften Tonnagebeschränkung zum Zwecke des Lärmschutzes ist nicht vom Regelungsinhalt des § 45 Absatz 2 StVO erfasst.	wird berücksichtigt	Der Maßnahmenvorschlag "Tonnagebeschränkungen (im Nebennetz)" wurde gestrichen.
85	Verkehrsberuhigte Bereiche können nicht schlechthin verkehrsrechtlich angeordnet werden. Hierzu bedarf es einer besonderen baulichen Gestaltung, wobei die widmungsrechtlich zugelassenen Verkehre, das Verkehrsbedürfnis und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu beachten sind.	wird zur Kenntnis genommen	
6. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung			
86	Auf einem Bild ist bewegliches Pflanzenmobilar dargestellt. Vorzug erhält in Dresden eine mit dem Boden verbundene Straßenraumbegrünung. Die Darstellung soll geändert werden.	wird nicht berücksichtigt	Die Visualisierung mit "vereinfachter" Umgestaltung verdeutlicht am besten das "Vorher" und das "Nachher". Eine Anpassung der allgemeingültigen (und nicht ortsspezifischen) Handlungsfelder erfolgt nicht.
Sonstige Hinweise			
(1) Preußisches Viertel			
87	Aufnahme von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des gesamten Preußischen Viertels mit verbindlicher, zeitnaher Wirkung, bspw. die Einführung der Gleichrangigkeit aller Straßen (Abstufung der Stolpener Straße und des Bischofswegs) und die ganzheitliche Einführung von 30er Zonen, sowie weitere Maßnahmen zur Verhinderung bzw. Minderung von gebietsfremden, lärmverursachenden Durchgangsverkehren.	wird zur Kenntnis genommen	Derartige Maßnahmen können nicht auf der Ebene des Masterplanes Lärminderung geregelt werden, sondern sind im Rahmen des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes für das Untersuchungsgebiet der Äußeren Neustadt zu prüfen.

Masterplan Lärminderung 2014 (Entwurf)

Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
zum Entwurf Stand September 2014

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
88	Im Preußischen Viertel ist die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h streng zu überwachen.	wird zur Kenntnis genommen	Es wird auf Maßnahme 6 verwiesen. Schwerpunkte der Kontrollen können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht benannt werden.
89	Die Marienallee, Jägerstraße, Forststraße, sowie Arno-Holz-Allee und der gesamte östliche Teil des Preußischen Viertels sollen in den Masterplan Lärminderung aufgenommen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Marienallee, (westliche) Jägerstraße und Forststraße sind Bestandteil des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Äußere Neustadt. Eine verkehrliche Untersuchung zur Radeberger Vorstadt kann unter Berücksichtigung der Prioritäten und bei Bereitstellung finanzieller Mittel zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.
90	Diese Straßen sollten als Tempo-30-Zone [Tempo-20-Zone] ausgewiesen werden und damit eine Rechts-vor-Links-Regelung erhalten.	wird berücksichtigt	<i>Die Tempo-30-Zone wurde am 12.10.2015 so erweitert, dass die genannten Straßen Teil der Zone geworden sind.</i>
91	Es sind geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen baulicher Art in den Plan zu integrieren, wie z. B. (Pflanzkübel, Baumbuchten, plateauähnliche Bremshügel, zusätzliche Parkbereiche etc.) die zur Einhaltung der 30 km/h beitragen.	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 87
92	Es sind Maßnahmen zu treffen, die das Durchfahrtsverbot für Lkw durchsetzen. Denn das jetzt bestehende Durchfahrtsverbot wird von immer mehr Lkw ignoriert, was zusätzlich zu erheblichem Lärm beiträgt.	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 87
93	Zur Minderung der Geräuschbelastung soll der Straßenzug Forststraße/Marienallee asphaltiert werden.	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 87
94	Die LSA-Steuerung an der Kreuzung Stauffenbergallee/Marienallee soll dahingehend optimiert werden, dass bei der Linksabbiegespur vom Tunnel der Waldschlösschenbrücke kommend die Grünphase auf ein durchfahrendes Fahrzeug reduziert wird [und dem Bus ein klarer Vorrang eingeräumt wird].	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 87
95	Um den Lärm [und die Schadstoffbelastung] aufgrund des durch die Waldschlösschenbrücke entstandenen Durchgangsverkehrs dauerhaft zu reduzieren, soll eine Einbahnstraße auf der Marienallee in Richtung Norden zwischen Jägerstraße und Arno-Holz-Allee eingeführt werden.	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 87

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
96	Marienallee soll vor Durchgangsverkehr geschützt werden	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 87
97	Die Schulwegsicherheit vor und zu den Schulgebäuden Marienallee und Jägerstraße ist zu überprüfen, ggf. sind Maßnahmen zur sicheren Straßenquerung zu realisieren.	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 87
98	Die Buslinie 74 soll in den Ferienzeiten und am Wochenende ganz wegfallen bzw. mit einem ökonomischen und umweltfreundlichen Kleinbus (10 Personen) befahren werden.	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 87
99	Am Knoten Bautzner Straße/Fischhausstraße soll allen von der Waldschlößchenbrücke kommenden Pkw-Fahrern mit Ziel Neustadt das Wenden ermöglichen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Diese Maßnahme ist umgesetzt worden.
100	Die vor dem Bau der Waldschlößchenbrücke zugesagte und in den Bauplänen ausgewiesene Blockumfahrung ist auszuschildern.	wird nicht berücksichtigt	Diese Wegweisung würde nur von wenigen Fahrzeugführern befolgt und ist deshalb nicht lärmrelevant.
101	Der Straßenzug Charlottenstraße-Heideparkstraße trennt Wohngebiet und soll beruhigt werden. Er ist für Hauptnetz entbehrlich. Der Durchgangsverkehr kann von Fischhausstraße und Bautzner Straße aufgenommen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Eine verkehrliche Untersuchung zur Radeberger Vorstadt kann unter Berücksichtigung der Prioritäten und bei Bereitstellung finanzieller Mittel zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.
(2) Oskarstraße			
102	In den Masterplan sind Aussagen zur Oskarstraße aufzunehmen. Die Anrainer der Oskarstraße sind bereits heute gesundheitsrelevanten Verkehrslärmbelastungen ausgesetzt. Diese werden verursacht durch den Busverkehr der DVB AG (5 Linien), den Individualverkehr und den Eisenbahnverkehr. Durch die Umverlegung der Straßenbahnlinien 9 und 13 werden noch höhere Belastungen geschaffen. Gefordert wird eine Entlastung durch eine Verteilung der Verkehrsmittel in der Fläche.	wird nicht berücksichtigt	Die Oskarstraße gehört nicht zu den lautesten Straßen, weshalb in den Masterplan auch keine diesbezüglichen Maßnahmen aufgenommen werden. Für die Umverlegung der Straßenbahnlinien 9 und 13 über die Oskarstraße wird Schallschutz entsprechend den gesetzlichen Anforderungen geschaffen. Ansprüche/ Maßnahmen zum Lärmschutz auf der Oskarstraße werden derzeit im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens geprüft.

Kapitel Ifd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
103	<p>Für die Oskarstraße wird gefordert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Einbau von lärmminderndem Straßenbelag, auch im künftigen Gleisbereich, - die Sperrung der Oskarstraße für den Individualverkehr nicht nur zwischen Gustav-Adolf-Platz und Wiener Straße, sondern weiter bis zur Tiergartenstraße, - leisere Reifen an Bussen, - Einbau von „Flüsterschienen“ (wie bei der Schandauer Straße), - Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. 	<p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Ansprüche/ Maßnahmen zum Lärmschutz auf der Oskarstraße werden derzeit im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens geprüft.</p>
104	<p>Forderungen für die Oskarstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichten einer Tempo-30-Zone für Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse von mehr als 3,5 t, - Sanierung der Fahrbahn, - Aussonderung von Bussen, die nicht die Euro-6-Norm erfüllen, - Senkung des Schwerverkehrsanteils durch die Umleitung des ÖPNV-Fremdverkehrs auf schwerlastverträgliche Ausweichrouten, - Abbau der Beförderungsüberkapazitäten durch Ausdünnung des Linienverkehrs und Umleitung über lärmverträglichere Ausweichrouten, - mittelfristig der Austausch des Fahrbahnbelages gegen „Flüsterasphalt“, - Schallschutzfenster und -wände als Ultima Ratio, - Umstellung auf E- bzw. O-Busverkehr 	<p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>siehe Ifd. Nr. 103</p>

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
(3) Theresienstraße			
105	<p>Die Theresienstraße wird durch Schleichverkehr der B 6 aus Richtung Ost in Richtung West und der B 170 aus Richtung Nord in Richtung Süd insbesondere auch durch ortsfremde Fahrzeugen belastet. Seit Einführung des Anwohnerparkens hat sich das Geschwindigkeitsniveau erhöht, da der Parksuchverkehr fehlt und Platz durch ungenutzte Stellplätze vorhanden ist.</p> <p>Zur Verdrängung des Schleichverkehrs und zur Durchsetzung der Tempo-30-Zone sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t, - Verengung der Fahrbahn zwischen Nieritzstraße und Erna-Berger-Straße durch Schrägparken und Vergrößerung der Baumscheiben in den Straßenraum (Stämme und Wurzeln reichen bereits heute über/durch die Bordsteine.) - Errichtung von Gehwegvorstreckungen an den Kreuzungen mit der Nieritzstraße, der Erna-Berger-Straße und dem Albertplatz, - Einbau eines lärmindernden Belages, - Einbau von Schwellen und - Aufnahme in das Verkehrsmengenmonitoring. 	wird zur Kenntnis genommen	Die Theresienstraße ist Bestandteil des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Innere Neustadt. Entsprechende Maßnahmen werden dort festgelegt.
106	<p>Forderungen wie oben und zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbot des Linksabbiegens aus der nördlichen Hainstraße, - Geschwindigkeitskontrollen, - Verbreiterung der Fußwege 	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 105

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
107	<p>Das Verbot des Linksabbiegens aus der nördlichen Hainstraße soll nur dann durchgeführt werden, wenn es eine zeitneutrale Einfahrt in das Gebiet gibt. Diese kann erreicht werden durch Schaffung der Möglichkeit des Linksabbiegens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - von der Hansastraße in die Antonstraße, - von der Hainstraße in die Königstraße oder - von der Eisenbahnstraße in die Leipziger Straße. <p>Falls das Linksabbiegen in die Hainstraße nicht verboten werden kann, soll der Verkehrswiderstand auf den Bundesstraßen B 6 und B 170 so gesenkt werden, dass der Schleichverkehr durch die Theresienstraße gemindert wird.</p>	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 105

(4) Bundesautobahnen im Ballungsraum

108	<p>Der Stadtteil Trachau ist durch Fluglärm und Lärm der BAB A4 belastet. Die Betroffenheit der BAB, die hier die am stärksten befahrene Straße in Sachsen ist, wird unterschätzt (insbesondere bei Westwind-Wetterlagen). Hier sind weitergehende Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Entlang der BAB A 4 wurde Schallschutz entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen realisiert. Weitere Möglichkeiten der Lärminderung sind ggf. im vorgesehenen Teilgebiets-Lärmaktionsplan zu prüfen.
109	<p>Die BAB A4 ist im Bereich Hellerau mittlerweile lauter als der Luftverkehr (80 Dezibel). Die BAB sollte zwischen den Anschlussstellen DD-Nord und DD-Flughafen überdeckelt werden. Dazu sollten halbdurchlässige Fotovoltaik-Anlagen verwendet werden, die für eine Amortisation der Schallschutzmaßnahmen sorgen und kein Beleuchtung am Tage notwendig machen.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Entlang der BAB A 4 wurde Schallschutz entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen realisiert.
110	<p>Die stadtschneidende A 4 stellt trotz ausgeführter Schallschutzmaßnahmen eine erhebliche Lärmquelle dar und wirkt durch die immer größer werdende Verkehrsdichte von Jahr zu Jahr störender. In den Masterplan sollen deshalb folgende Maßnahmen aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbegrenzung, - Änderung des Straßenbelages von Beton in Asphalt, - Anpflanzung von 150 – 200 m Gehölzstreifen, - für kommende Generationen sollte eine Überbauung der Autobahn ernsthaft in Erwägung gezogen werden. 	wird zur Kenntnis genommen	Die Bundesautobahn A4 ist vor etwa 15 Jahren sechsstreifig ausgebaut worden. Mit dem Ausbau wurden Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und –wände sowie Schallschutzfenster) ergriffen und die prognostizierten Lärmkonflikte nach der Maßgabe des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gelöst. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen werden seitens der zuständigen Behörde des Freistaates Sachsen (LASuV) abgelehnt.

Kapitel Ifd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
111	Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit entlang der stadtnahen Autobahnabschnitte auf Tempo 120 bzw. 80	wird zur Kenntnis genommen	Der Luftreinhalteplan Dresden benennt eine entsprechende Maßnahme. Die Umsetzung wird jedoch von der zuständigen Behörde des Freistaates Sachsen (LASuV) abgelehnt.
(5) Weitere Straßen			
112	Zum Schutz vor der gestiegenen Geräuschbelastung durch den Kfz-Verkehr auf der Wiener Straße wird für die Straße die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gefordert.	wird zur Kenntnis genommen	Eine Berücksichtigung im Masterplan Lärminderung erfolgt nicht. Der Hinweis wird zur Einzelfallprüfung an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.
113	Tempo 30 an gepflasterter Augsburger Straße zwischen Ermelstraße und Dornblüthstraße soll immer gelten (zzt. nur nachts), Schilder schlecht sichtbar, da sehr hoch angebracht; Linienbusse stehen nachts mit laufendem Motor nur 15 bis 20 m vom Haus entfernt	wird zur Kenntnis genommen	Eine Berücksichtigung im Masterplan Lärminderung erfolgt nicht. Der Hinweis wird zur Einzelfallprüfung an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.
114	Auf Pillnitzer Landstraße soll auch stadtwärts Tempo 30 angeordnet werden. Trotz fehlendem Fußweg gilt nach Wachwitzer Ortskern Tempo 50 (i. H. Bäckerei) → Fahrzeuge beschleunigen stark → Lärm- und Abgasbelastung	wird zur Kenntnis genommen	Eine Berücksichtigung im Masterplan Lärminderung erfolgt nicht. Der Hinweis wird zur Einzelfallprüfung an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.
115	Auf dem Straßenzug Pillnitzer Landstraße-Orangeriestraße-Lohmener Straße soll zwischen Van-Gogh-Straße und Pillnitzer Platz eine einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 oder 40 km/h angeordnet und in Höhe Leonardo-da-Vinci-Straße mit einem drehbaren Messgerät kontrolliert werden.	wird zur Kenntnis genommen	Eine Berücksichtigung im Masterplan Lärminderung erfolgt nicht. Der Hinweis wird zur Einzelfallprüfung an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.
116	Es sollen Maßnahmen gegen den Straßenlärm entlang der Sternstraße ergriffen werden. Drei Dinge sind zu beklagen: Die hohe Fahrzeugdichte. Die Raserei insbesondere in Richtung Flutrinne. Wir hören ständig das Röhren der Auspuffe beim Gas geben. Die angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h am Tage interessiert kaum jemanden. Das Beschleunigen der Straßenbahnen in Richtung Flutrinne insbesondere nachts und am Wochenende, wenn die 30 km/h nicht gelten.	wird zur Kenntnis genommen	Eine Berücksichtigung im Masterplan Lärminderung erfolgt nicht. Der Hinweis zur Einzelfallprüfung an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.
117	auf Schäferstraße für Kfz-Verkehr Tempo 30 anordnen; später: Anliegerstraße	wird zur Kenntnis genommen	Die Schäferstraße ist Bestandteil des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Friedrichstadt, der nach Beschluss des Masterplanes fortgeführt werden soll (Maßnahme 2.2).

Kapitel Ifd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
118	auf Stauffenbergallee (West) durchgängig Tempo 30 für MIV anordnen	wird zur Kenntnis genommen	Die Stauffenbergallee gehört zu den lautesten Straßen. Aufgrund des Pflasterbelages haben bauliche Maßnahmen eine hohe Priorität (Maßnahme M 1.1).
119	auf „ Pieschner Querspange “ (Wurzener Straße ostwärts ab Rehefelder Straße und Leisniger Straße bis S-Bahn-Haltepunkt Pieschen) Tempo 30 anordnen	wird nicht berücksichtigt	Der beschriebene Straßenzug ist gemäß VEP 2025plus als Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet eingestuft. Er ist gemäß Lärmkartierung nicht als eine der "lautesten Straßen" auffällig.
120	Asphalt-(Granitklein-)Pflaster-Übergang vor dem Wohnhaus Pietzschstraße 1 führt zu hoher Lärmbelastung und Schlafstörungen. Es fehlen 50 m Asphaltfahrbahn. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird nicht eingehalten. Durchgangsverkehr aus Richtung Naußlitz und Pesterwitz	wird zur Kenntnis genommen	Die Pietschstraße gehört nicht zu den lautesten Straßen und liegt auch nicht in einem der lautesten Wohngebiete. Deshalb erfolgt keine Berücksichtigung im Masterplan Lärminderung. Der Hinweis wird zur Einzelfallprüfung an das Straßen- und Tiefbauamt weitergeleitet.
121	Lärmbelastung durch Parksuchverkehr im Wohngebiet (Liebigstraße), verstärkt durch Vergrößerung des Haltestellenbereiches der Fernbusse; Durchsetzung der Tempo-30-Zone	wird zur Kenntnis genommen	Es handelt sich um eine Anliegerstraße, die nicht kartiert worden ist und die auch nicht zu den lautesten Straßen gehört. Deshalb erfolgt keine Berücksichtigung im Masterplan Lärminderung. Der Hinweis zur Einzelfallprüfung an den Gemeindlichen Vollzugsdienst weitergeleitet.
122	fehlender Lärmschutz an der Fetscherstraße (mehrere schutzbedürftige Nutzungen), sind Nachbesserungen geplant?	wird zur Kenntnis genommen	An der Fetscherstraße besteht nördlich der Striesener Straße (Fetscherplatz) Anspruch auf passiven Schallschutz gemäß Planfeststellungsbeschluss zur Waldschlößchenbrücke.
123	Sanierung der Gerokstraße ist (auch zum Schutz der Berufsschulen) dringend erforderlich (hätte vor Inbetriebnahme der Rettungswache erfolgen müssen)	ist bereits berücksichtigt	Die Gerokstraße ist in Maßnahme 1.1 (bauliche Erneuerung der lautesten Straßen) enthalten und wurde mit hoher Priorität gekennzeichnet. Im Bestand ist für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr Tempo 30 aus Lärmgründen angeordnet.
124	„Rüttelstreifen“ an Straßenbahntrassen (Antonstraße und Großenhainer Straße) sind wirkungslos gegen Mitbenutzung durch Kfz, aber verursachen Geräuschbelastungen für Anwohner und sollten deshalb beseitigt werden.	wird zur Kenntnis genommen	Es wird ein Erfahrungsaustausch mit STA und DVB zur Wirksamkeit geriffelter Markierungen angeregt.
125	Für die Alaunstraße wird ein nächtliches Fahrverbot vorgeschlagen.	wird nicht berücksichtigt	Eine (wenn auch zeitweise) Einziehung des öffentlichen Straßenraumes ist nicht gerechtfertigt. Zudem sind die Verkehrsmengen sehr gering und die Geschwindigkeit bereits auf 20 km/h eingeschränkt. Konkrete Maßnahmen für die Äußere Neustadt werden im Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt festgelegt.

Kapitel Ifd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
126	auf Augustusbrücke für Kfz-Verkehr Tempo 30 anordnen	wird nicht berücksichtigt	Die Verkehrsberuhigung der Augustusbrücke ist bereits Gegenstand des Stadtratsbeschlusses A0876/14 vom 25.09.2014 (Dresdner Amtsblatt 42/2014, S. 18).
127	Verkehr auf der Münzmeisterstraße (südlich Kohlenstraße) hat zugenommen, auch der Busverkehr (Verdoppelung, 5-min-Takt). Dies führt zu gesteigener Geräuschbelastung. Stadtverwaltung spricht von Rückgang der Verkehrsstärke. Besondere Belastungen durch Aufbauten der Lkw und durch rücksichtslose Fahrweise von Busfahrern. Abhilfe durch Tempo 30 schaffen. Dies dient auch der Sicherheit (Schule). Es sollten eine angepasste Fahrweise durch- und kleinere Busse eingesetzt werden.	wird zur Kenntnis genommen	Die Münzmeisterstraße ist im VEP 2025plus als Hauptsammelstraße eingestuft und hat in dieser Funktion auch den Busverkehr aufzunehmen. Da sie nicht als "lauteste Straße" identifiziert wurde kommt Tempo 30 nicht in Betracht. Deshalb erfolgt keine Berücksichtigung im Masterplan Lärminderung.
128	starke Geräuschbelastung durch Verkehr von Linienbussen (4 Linie) auf der Gottfried-Keller-Straße , Entlastung durch Verlagerung auf Meißner Landstraße (250 m entfernt) oder Führung der Linien durch unterschiedliche Straßen (z. B. Roquettestraße), Ermöglichen des hindernisfreien Begegnens von Bussen, um zusätzliches Anfahren zu vermeiden (Motorgeräusche dominieren), Einsatz von Bussen mit leiseren Antrieben und Anordnen von Tempo 30	wird zur Kenntnis genommen	Die Gottfried-Keller-Straße ist im VEP 2025plus als Hauptsammelstraße eingestuft und hat in dieser Funktion auch den Busverkehr aufzunehmen. Da sie nicht als "lauteste Straße" identifiziert wurde, kommt Tempo 30 nicht in Betracht. Eine Führung der Busse über die Meißner Landstraße hat eine deutliche schlechtere Wohngebieterschließung zur Folge.
129	Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Striesener Straße auf 30 km/h nachts aufgrund der hohen und wegen der Sperrung der Albertbrücke weiter gestiegenen Lärmbelastung	wird nicht berücksichtigt	Die Striesener Straße ist im VEP 2025plus als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Da sie nicht als "lauteste Straße" identifiziert wurde, kommt Tempo 30 nicht in Betracht.
130	Aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit (Schulkinder der 85. Grundschule) wird die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Radeburger Straße zwischen Ludwig-Kossuth-Straße und Waldteichstraße in Dresden-Hellerau gefordert.	wird nicht berücksichtigt	Die Radeburger Straße ist im VEP 2025plus als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Da sie nicht als "lauteste Straße" identifiziert wurde kommt Tempo 30 nicht in Betracht. Für die gesicherte Querung der Straße im Zuge der Schulwege steht neben der LSA am Knotenpunkt Waldteichstraße auch noch eine gesonderte Fußgänger-LSA zur Verfügung.
131	In den Masterplan sollen Maßnahmen zur Unterbindung vermeidbaren Straßenlärms , verursacht durch auf die Lärmerzeugung getrimmte Auspuffanlagen von Pkw, Quads und Motorrädern aufgenommen werden. Häufig werden diese manipulierten Fahrzeuge zur Steigerung der Lärmemission auch noch mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren.	wird nicht berücksichtigt	siehe Ifd. Nr. 38

Masterplan Lärminderung 2014 (Entwurf)

Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
zum Entwurf Stand September 2014

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
132	In den Masterplan sollen folgende Maßnahmen zur Entlastung der Anwohner der Peschelstraße aufgenommen werden: - Durchführung von ganztägigen Verkehrszählungen als Planungsgrundlage, - Weiterführung und Umsetzung des Lkw-Führungskonzeptes (Autobahnanbindung des Lkw-Verkehrs von und nach Radebeul), - Verkehrsverbot für Lkw in einer Richtung zur Gleichverteilung über mehrere Straßen, - Lkw-Fahrverbotszone (Luftreinhalteplan) konsequent umsetzen und - Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h. - Aufstellung von Dialogdisplays oder besser: von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen,	ist teilweise berücksichtigt	Eine Anordnung von Tempo 20 ist mit den geltenden gesetzlichen Bestimmungen nicht zu vereinbaren. Die Fortschreibung des Lkw-Führungskonzeptes ist als Maßnahme im VEP 2025plus enthalten. In diesem Zusammenhang ist auch die Schnittstelle zu Radebeul (und damit auch die Peschelstraße) noch einmal zu betrachten. Die ausgewiesene Lkw-Fahrverbotszone ist durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen.
133	Einrichtung einer Tempo-20-Zone in der gesamten Äußeren Neustadt zwischen Königsbrücker Straße, Bautzner Straße, Prießnitzstraße und Bischofsweg	wird zur Kenntnis genommen	Detaillierte Maßnahmen zur Äußeren Neustadt sind im Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt enthalten.
134	Eine stärkere Verkehrsberuhigung der Innenstadt, um die Attraktivität, dies mit dem Pkw anzufahren, und entlastet damit auch die zubringenden Straßen	wird zur Kenntnis genommen	Eine entsprechende Maßnahme ist im VEP 2025plus enthalten.
135	Anordnung von Tempo 30 auf angebauten und lauten Hauptstraßen , wo Radverkehr im Mischverkehr geführt wird (z. B. Leipziger Straße, Schäferstraße, Hamburger Straße, Friedrichstraße, Bautzner Straße östlich der Martin-Luther-Straße, Blasewitzer/Loschwitzer Straße)	wird zur Kenntnis genommen	Eine entsprechende Prüfung an den lautesten Straßen ist ohne den Vorbehalt der Radverkehrsführung im Mischverkehr bereits im Masterplan Lärminderung enthalten. Insofern grundsätzliche Sicherheitsbedenken bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bestehen, sind diese in die Diskussion zum Radverkehrskonzept einzubringen.
136	kurzfristige Interimsasphaltierung von Fahrbahn-Randstreifen auf Pflasterstraßen (z. B. Königsbrücker und Loschwitzer Straße) zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und damit der Lärminderung	wird nicht berücksichtigt	Das Aufbringen von Dünnschichtbeläge auf Pflasterstraßen wird vom des Straßen- und Tiefbauamt aufgrund der geringen Haltbarkeit ablehnt

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
(6) Fluglärm			
137	Das Nachtflugverbot ist auf den gesamten Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) auszudehnen.	wird nicht berücksichtigt	Mit dem Planergänzungsbeschluss des Regierungspräsidiums Dresden vom 30.01.2008 wird der Flugbetrieb auf dem Flughafen Dresden zum Schutz der Nachtruhe beschränkt. Der Anteil der Nachtflüge ist seitdem gering. Die absolute Anzahl der Nachtflüge erreichte im Jahr 2014 den geringsten Wert seit der Berichterstattung.
138	Änderung der bestehenden Nachtflugregelung für den Flughafen Dresden zugunsten der Nachtruhe	wird nicht berücksichtigt	siehe lfd. Nr. 137
139	Die beim Luftverkehr auftretenden erheblichen Spitzenschallpegel führen in den Randzonen (Tagesrandstunden?) zu Aufwachvorgängen gerade bei Kindern von erheblichem Umfang. Es ist daher Einfluss auf lärmmindernde An- und Abflugverfahren und den Einsatz von Fluggeräten mit geringer Lärmbelastung.	wird zur Kenntnis genommen	Die Landeshauptstadt Dresden berät, wie die lokalen und überregionalen Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm auch, die Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Mitwirkung an der Fluglärmkommission.
140	Die Stadt soll sich dafür einsetzen, dass grundsätzlich nach den Minimum Noise Routings geflogen wird und keine Freigaben zu Sichtabflügen und zur Anwendung des Circling-to-land-Verfahrens erfolgen, da diese Verfahren zu hohen Belastungen in der Flughafenumgebung und zur Abweichung von den festgelegten Flugrouten führen. Damit steht auch die Gültigkeit der Fluglärmbelastungszonen in Frage.	wird zur Kenntnis genommen	siehe lfd. Nr. 139
141	Es sind auch Maßnahmen für ein Luftverkehrs- und Fluglärmmonitoring aufzunehmen. Dazu gehören: - Darstellung der festgelegten An- und Abflugroute und der Minimum Noise Routings im Themenstadtplan und Durchsetzung der Darstellung der Minimum Noise Routings in der öffentlich zugängigen Flugverlaufsdarstellung der DFS (STANLY-Track) und - Darstellung der realen Flugrouten für jeden Monat.	wird nicht berücksichtigt	Die seit zwanzig Jahren rückläufige Tendenz bei der Anzahl der jährlichen Flugbewegungen und bei den gemessenen Dauerschallpegeln rechtfertigt keine erhöhten Aufwendungen beim Monitoring. Einen Einfluss auf die Veröffentlichung des DFS besteht nicht. Die Darstellung der realen Flugrouten erfolgt bereits durch die DFS.
142	Im Masterplan soll Beschwerdeweg veröffentlicht werden. Außerdem soll sich die Stadt bei der obersten Landesbehörde dafür einsetzen, dass Beschwerden zum Ablauf des Flugbetriebes sachgerecht und zeitlich angemessen bearbeitet werden.	wird nicht berücksichtigt	Es ist kein Gegenstand des Masterplanes Beschwerdewege darzustellen. Für eine Einwirkung der Stadt auf die zuständige Behörde liegt kein Anlass vor.

Kapitel lfd. Nr.	Hinweise	Votum	Bearbeitungsvermerk
143	In den Masterplan ist die Feststellung aufzunehmen, dass die Fluglärmkommission am Flughafen Dresden ein Instrument ist, das von der Stadt unterstützt und genutzt wird, um Lärmbelästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen Dresden zu mindern. Dazu ist – wie durch andere Kommissionen (z. B. am Flughafen Leipzig) – durch die Kommission eine eigene Internetseite zu betreiben.	wird nicht berücksichtigt	Die Landeshauptstadt Dresden kommt ihrem gesetzlichen Auftrag zur Mitwirkung in der Fluglärmkommission herausgehoben nach. Sie stellt beispielsweise den Vorsitzenden der Kommission. Es ist Sache der Kommission, in der auch die Bürgerschaft vertreten ist, die Öffentlichkeitsarbeit zu regeln.
(7) Gewerbe und Freizeitlärm			
144	Die zahlreichen Veranstaltungen auf dem Altmarkt und die Art ihrer Durchführung führen zu unverträglichen Belastungen für die Anwohner. Sie sollen auf ein rechtskonformes Maß beschränkt werden. Dies betrifft die Dauer (Veranstaltungstage nicht –wochen), die Respektierung der Nachtruhe (ab 22 Uhr), die Schalleistung, die zu begrenzen und zu kontrollieren ist, und den Aufstellungsort der emittierenden Anlagen.	wird zur Kenntnis genommen	Diese Aspekte sind nicht Gegenstand des Masterplans Lärminderung (Schwerpunkt Verkehr). Die Anregungen und Hinweise wurden an die untere Immissionsschutzbehörde zur Beantwortung weitergeleitet.