



Anlagen

Anlage 1: lärmrelevante Maßnahmen städtischer Planungen (Stand: Mai 2016)

If. Nr.	Straße	Lage	Maßnahme	Bemerkung
1	Bautzner Straße	KP mit der Glacisstraße	Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer	geplante Realisierung 2017
2	Bautzner Straße	Abschnitt von Glacisstraße bis Hoyerswerdaer Straße	Einrichtung von beidseitigen Radverkehrsanlagen	geplante Realisierung 2017, in Verbindung mit Nr. 1
3	Bautzner Straße	KP mit der Radeberger Straße	Neubau LSA mit Übergängen für Fußgänger	geplante Realisierung 2018, in Verbindung mit Hochwassermaßnahme „Prießnitzbrücke“
4	Bautzner Straße	Höhe Radeberger Straße	Verlegung der Haltestelle "Diakonissenweg"	geplante Realisierung 2018, in Verbindung mit Nr. 3
5	Antonstraße/ Bautzner Straße	Abschnitt von Hainstraße bis Waldschlößchenbrücke	Abstufung der Antonstraße/ Bautzner Straße zwischen Hainstraße und Radeberger Straße zur Staatsstraße und zwischen Radeberger Straße und Waldschlößchenbrücke zur Hauptverkehrsstraße	Realisierung nach 2019, in Abhängigkeit vom weiteren Ausbau der Stauffenbergallee (Nr. 15)
6	Bischofsweg	von Bischofsplatz bis Schönbrunnstraße	grundhafte Sanierung/ grundhafter Ausbau	geplante Realisierung nach 2019, abhängig von Fertigstellung der Eisenbahnüberführung und des S-Bahnhaltepunktes
7	Bischofsweg	von Schönbrunnstraße bis Förstereistraße	grundhafte Sanierung/ grundhafter Ausbau	geplante Realisierung ab 2019, in Verbindung mit Nr. 7
8	Königsbrücker Straße	von Albertplatz bis Stauffenbergallee	grundhafte Sanierung/ grundhafter Ausbau	geplante Realisierung ab 2019; in Verbindung mit Nr. 7
9	Königsbrücker Straße	KP mit der Katharinenstraße	Neubau LSA mit Übergängen für Fußgänger	geplante Realisierung ab 2019; in Verbindung mit Nr. 8
10	Königsbrücker Straße	KP mit der Tannenstraße	Neubau LSA mit Übergängen für Fußgänger	geplante Realisierung ab 2019, in Verbindung mit Nr. 8
11	Königsbrücker Straße	KP mit der Eschenstraße	Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger	geplante Realisierung ab 2019, in Verbindung mit Nr. 8



Anlage 1: lärmrelevante Maßnahmen städtischer Planungen (Stand: Mai 2016)

If. Nr.	Straße	Lage	Maßnahme	Bemerkung
12	Louisenstraße	von Königsbrücker Straße bis Förstereistraße	Aufhebung der Einbahnstraße	geplante Realisierung ab 2019; in Verbindung mit Nr. 8
13	Martin-Luther-Straße	von Bautzner Straße bis Louisenstraße	grundhafte Sanierung/ grundhafter Ausbau	geplante Realisierung bis 2018, Leistungsumfang in Abhängigkeit der Höhe der verfügbaren Städtebaufördermittel
14	Pulsnitzer Straße	von Bautzner Straße bis Louisenstraße	grundhafte Sanierung/ grundhafter Ausbau	geplante Realisierung bis 2018, Leistungsumfang in Abhängigkeit der Höhe der verfügbaren Städtebaufördermittel
15	Stauffenbergallee	von Königsbrücker Straße bis Radeburger Straße	grundhafte Sanierung/ grundhafter Ausbau	geplante Realisierung ab 2020, in Verbindung mit Knotenpunktumbau im Rahmen des Bauvorhabens Königsbrücker Straße (Nord)
16	Tannenstraße	von Königsbrücker Straße bis Hans-Oster-Straße	grundhafte Sanierung/ grundhafter Ausbau	geplante Realisierung ab 2019, in Verbindung mit Nr. 8



Allgemeine Lärminderungsstrategien zur Reduzierung der vom
Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen

Anlage 2

Allgemeine Lärminderungsstrategien zur Reduzierung der vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen

Die Strategie zur Reduzierung der vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen wird bestimmt durch mehrere mögliche Handlungsfelder, die entsprechend den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten stärkere oder geringere Bedeutung erlangen. Die Handlungsfelder lassen sich anhand der folgenden wesentlichen Einflussfaktoren für die Lärmbelastung durch den Straßen- und Schienenverkehrslärm herleiten:

- die absolute Verkehrsbelastung und die Verkehrsleistung der Schienen- und Kraftfahrzeuge,
- die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte und deren spezifischen Emissionsverhalten (hier insbesondere die Schwerverkehrsanteile am Kraftfahrzeugverkehr),
- der Verkehrsablauf und der Verkehrsfluss,
- die Fahrbahnverhältnisse (Kombination Reifen/Fahrbahn) sowie
- die Gelände- und Bebauungsverhältnisse mit maßgeblichen Einfluss auf die Schallausbreitung.

Prioritäre Handlungsfelder zur Reduzierung der vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen zielen auf eine Lärminderung an der Quelle.

Nachfolgend werden die aus den o.g. Einflussfaktoren abgeleiteten, für das Untersuchungsgebiet relevanten Handlungsfelder und die aus diesen Handlungsfeldern resultierenden Lärminderungspotenziale kurz beschrieben. Nicht alle Aspekte der Handlungsfelder liegen im direkten Einflussbereich der Kommune. Ungeachtet dessen muss die Lärmaktionsplanung im Sinne eines Gesamtkonzeptes auch Maßnahmen einbeziehen bzw. einfordern, die in Bereichen der Bundes- und Landespolitik sowie der Industrie liegen.

Die einzelnen Handlungsfelder sind häufig direkt voneinander abhängig und müssen deshalb in ihrer Gesamtheit betrachtet werden. Spürbare Erfolge bei der Lärmreduzierung sind nur in einer Kombination von Maßnahmen verschiedener Handlungsfelder zu erwarten.

Handlungsfeld „Reduzierung der Verkehrsbelastungen“

Das Handlungsfeld „Reduzierung der Verkehrsbelastungen“ beinhaltet Strategien zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen durch Verkehrsvermeidung, räumliche und intermodale Verkehrsverlagerung und Verkehrsmanagement.

Die Vermeidung von Kfz-Fahrten setzt auf der Ebene der Stadtentwicklung an. Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, Nutzungsmischung und dezentrale Konzentration schaffen bzw. erhalten Voraussetzungen für eine Mobilität auch ohne die Nutzung des Kfz.

Ein attraktives, dem MIV konkurrenzfähiges Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die Förderung des Fahrradverkehrs und des Fußgängerverkehrs sind wesentliche Beiträge zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Der Betrieb des ÖPNV mit modernen, leisen und schadstoffarmen

Fahrzeugen stellt zusammen mit dem Effekt der Beförderung einer größeren Anzahl Personen in einem Fahrzeug einen Beitrag zur Lärminderung dar.

Im Zusammenhang mit der intermodalen Verkehrsverlagerung sind auch die verkehrspolitischen Handlungsmöglichkeiten (bspw. Mineralölsteuer, Pendlerpauschale, Maut, Förderung der Schieneninfrastruktur) zur Förderung des Umstiegs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nennen. Diese Möglichkeiten liegen jedoch i.d.R. außerhalb des direkten Einflussbereiches der Kommune.

Räumliche Verkehrsverlagerungen im Straßennetz lindern meist nur kleinräumig das Konfliktpotenzial, indem Kfz-Verkehr in weniger sensible Bereiche verlagert wird. Räumliche Verkehrsverlagerungen können durch Straßenneubaumaßnahmen (z.B. Umgehungsstraßen) und/oder durch verkehrsorganisatorische (Verkehrslenkung) sowie bauliche Maßnahmen (Straßenquerschnittsgestaltung) erreicht werden. Durch ein gezieltes Parkraummanagement kann unnötiger Parksuchverkehr vermieden werden, indem der Verkehr zu den freien Parkplätzen geführt wird. Gleichzeitig bietet das Parkraummanagement eine weitere Möglichkeit zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens und somit zur Reduzierung von Kfz-Fahrten.

Das aus dem Handlungsfeld „Reduzierung der Verkehrsbelastungen“ resultierende Lärminderungspotenzial¹ ist in **Bild 1** dargestellt. Danach führt eine Halbierung der Verkehrsbelastung zu einer Schallpegelminderung von 3 dB(A).

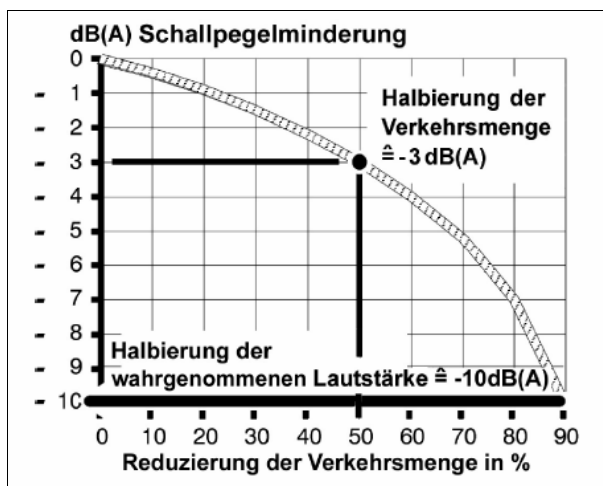


Bild 1: Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmenge

Das Handlungsfeld „Reduzierung der Verkehrsbelastungen“ hat für die Reduzierung der Lärmbelastungen in der Äußeren Neustadt Dresden eine wesentliche Relevanz. Gegenstand der Betrachtungen des Lärmaktionsplanes für das Handlungsfeld „Reduzierung der Verkehrsbelastungen“ sind die Königsbrücker Straße, die Bautzner Straße, die Stauffenbergallee, aber auch die das Untersuchungsgebiet querenden

¹ Umweltbundesamt: Handbuch Lärminderungspläne, Modellhafte Lärmvorsorge und -sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden, Forschungsbericht 10906001/01, 1994

Straßenzüge Rothenburger Straße/Görlitzer Straße und der Bischofsweg. Die Königsbrücker Straße, Bautzner Straße und Stauffenbergallee bilden wichtige Haupterschließungsachsen der Stadt Dresden. Auf Grund dieser Funktion im städtischen Straßennetz ist die für eine wahrnehmbare Lärminderung erforderliche deutliche durchgehende Reduzierung der Verkehrsbelastung unrealistisch. Wie bereits im **Abschnitt 2.1.2 (Textteil Entwurf zum LAP)** aufgezeigt, weisen die Rothenburger Straße in Richtung Bischofsweg sowie der Bischofsweg selbst hohe Anteile an Durchgangsverkehrsaufkommen auf, so dass hier Potenziale zur Verlagerung dieses „gebietsfremden“ Verkehrsaufkommens bestehen.

Handlungsansätze zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind Anreize zur stärkeren Nutzung des ÖPNV bspw. durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement (bspw. Jobtickets) und der weitere Ausbau eines verkehrssicheren Radverkehrsnetzes.

Handlungsfeld „Schwerverkehr“

Der Schwerverkehr verursacht einen hohen Anteil an der Lärmemission. Die Lärmemission eines Lkw entspricht den Emissionen von mindestens 10 Pkw. Bei einem Lkw-Anteil von 10 % resultiert somit rund die Hälfte der Lärmemissionen aus dem Lkw-Verkehr. Dementsprechend kommt der gezielten Beeinflussung des Lkw-Verkehrs im Hinblick auf eine Lärminderung große Bedeutung zu.

Das Handlungsfeld „Schwerverkehr“ beinhaltet somit Strategien zur Beeinflussung des Schwerverkehrsaufkommens durch Schwerverkehrsvermeidung, Verkehrslenkung und durch tageszeitliche Beschränkungen.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Schwerverkehrsvermeidung wie sie bspw. im „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen formuliert sind, befindet sich außerhalb des Handlungsspielraumes der Stadt. Ansätze zur Schwerverkehrsvermeidung hat die Kommune jedoch im Rahmen der Stadtplanung.

Durch eine gezielte Verkehrslenkung (Bündelung auf möglichst unsensible Straßenabschnitte), mit ergänzenden verkehrsrechtlichen Anordnungen (u. a. Tempolimit, ggf. zeitlich und/oder nach Fahrzeugarten gestaffelt, Nachtfahrverbote), geeignete baulich-gestalterische Maßnahmen (wie optische Verkehrsraumeinschränkungen durch Bäume oder Querungshilfen bzw. Aufpflasterungen) ist es für die Stadt möglich Einfluss auf die räumliche und zeitliche Verteilung des Schwerverkehrsaufkommens zu nehmen und auf diese Weise vorhandene Lärminderungspotenziale zu nutzen.

Die Einschränkung der Lieferzeiten im Zusammenhang mit Lkw-Fahrverboten im Nebennetz in den Nachtstunden kann sich insbesondere auf eine möglichst ungestörte Nachtruhe förderlich auswirken.

Das aus dem Handlungsfeld „Schwerverkehr“ resultierende Lärminderungspotenzial² ist in **Bild 2** und **Bild 3** dargestellt. Danach führt eine Reduzierung des Schwerver-

² Umweltbundesamt: Handbuch Lärminderungspläne, Modellhafte Lärmvorsorge und -sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden, Forschungsbericht 10906001/01, 1994

kehranteils von 20% auf 5% bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h zu einer Schallpegelminderung von etwa 3,4 dB(A).

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Schwerverkehr bietet, sofern diese auch in der Praxis eingehalten bzw. durchgesetzt wird, eine effektive Lärminderungsmaßnahme. In der Literatur³ werden Minderungseffekte in Abhängigkeit vom Maß der Geschwindigkeitsabsenkung, des Fahrbelages und des Lkw-Anteils ausgewiesen (vgl. Bild 2). So führt eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h für den Schwerverkehr auf einer Asphaltfahrbahn zu einer Schallpegelreduzierung von ca. 2,7 dB(A), auf einer gepflasterten Fahrbahn von nahezu 6 dB(A).

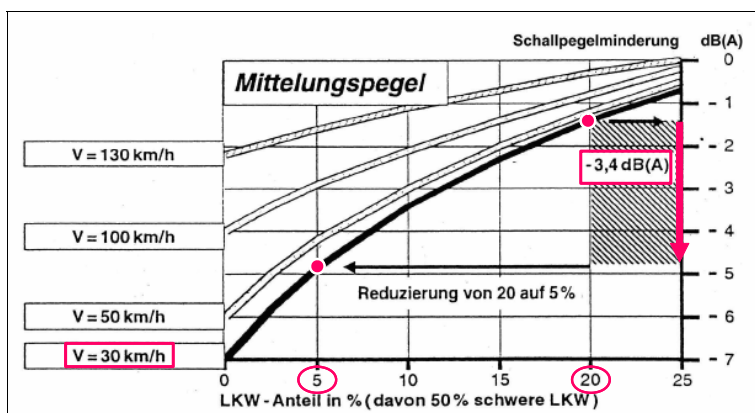


Bild 2: Schallpegelminderung in Abhängigkeit von Lkw-Anteil und Geschwindigkeit

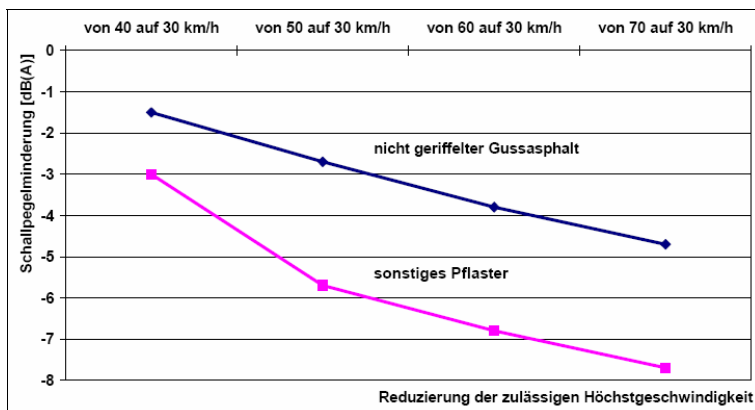


Bild 3: Schallpegelminderung durch Geschwindigkeitsbeschränkung (Lkw-Anteil 20%)

Das Handlungsfeld „Schwerverkehr“ bietet für die Äußere Neustadt in Dresden auf Grund der vergleichsweise geringen Schwerverkehrsanteile kaum Ansätze zur Reduzierung der Lärmbelastungen. Mögliche Ansätze bestehen in einer durchgängigen Reduzierung der

³ Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 30. August 2007 gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007 von der Umweltministerkonferenz (UMK) zur Kenntnis genommen

Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 auf 30 km/h in der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße.

Handlungsfeld „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“

Das Handlungsfeld „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“ beinhaltet Strategien zur lärmemissionshemmenden Beeinflussung des Kfz-Verkehrs durch Geschwindigkeitsreduzierungen, Verstetigung und Bündelung des Kfz-Verkehrs.

Ein wirksames Mittel zur Reduzierung der Lärmbelastungen ist die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in bestimmten Straßenabschnitten. Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Möglichkeit zur effektiven und kostengünstigen Senkung des Lärmpegels und ist verbunden mit positiven Effekten hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet.

Neben der gängigen Praxis der Ausweisung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten sollte diese Maßnahme im Vorbehaltsnetz allerdings nur in Abschnitten mit massiven Lärmproblemen (große Anzahl Betroffene) in Erwägung gezogen werden. Die Maßnahme muss praktisch durchsetzbar, d.h. tatsächlich wirkungsvoll sein. Das Aufstellen eines Verkehrsschildes allein sichert häufig keinen Erfolg. Ergänzend kann es erforderlich werden, den Straßenquerschnitt in seiner baulich-räumlichen Erscheinungsform anzupassen.

Eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs kann u. U. auch unter Beibehaltung der innerorts üblicherweise maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erwirkt werden wenn der praktische Verkehrsablauf ein überhöhtes Geschwindigkeitsniveau aufweist. Für solche Situationen bieten sich konsequente Geschwindigkeitskontrollen an (bspw. in Form von stationären Überwachungseinrichtungen).

Aus der Geschwindigkeitsreduzierung dürfen keine ungewollten Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßennetz resultieren. Dies ist vor der Umsetzung einer geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahme zu prüfen. Denkbar ist in diesem Zusammenhang auch eine tageszeitabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung (bspw. in den Nachtstunden bei erhöhter Betroffenheit).

Zu den verkehrsorganisatorischen Maßnahmen, welche in die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörden fallen, zählt die Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch optimierte LSA-Schaltungen an Knotenpunkten (Koordination, Um- oder Ausbau, Grünphasen u. a.). Durch die Reduzierung von Abbrems- und Anfahrvorgängen kann der Lärmpegel gesenkt und besonders lästige Lärmspitzen können reduziert werden. Eine wirksame Maßnahme ist hierbei auch der Umbau von lichtsignalgeregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen.

Lärminderungseffekte lassen sich auch durch die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf unsensible Straßenachsen erreichen. In einem hierarchisch aufgebauten Straßennetz kommt dabei der Vermeidung von Ausweichverkehren durch flankierende Maßnahmen der Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung eine besondere Bedeutung zu.

Mit der Bündelung von Kfz-Verkehr auf vorzugsweise weniger sensible Straßenabschnitte erfährt in der Regel eine ohnehin bereits lärmbelastete Situation einen begrenzten Zuwachs an Verkehrsbelastung. Die Mehrbelastung an Lärm fällt allerdings häufig

deutlich geringer als die Lärminderung in sensiblen Bereichen des übrigen Erschließungsnetzes.

Hinsichtlich des aus dem Handlungsfeld „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“ resultierende Lärminderungspotenzial wird in der Literatur⁴ in einer Spanne von 1 bis 3 dB(A) angegeben. Mit der Verbesserung des Verkehrsflusses ist bei einem Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h eine Reduzierung der Lärmbelastung von 2 bis 3 dB(A), bei einem Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h von 1 bis 2 dB(A) erreichbar.

Mit der Verkehrssteuerung durch eine LSA wird in der Berechnungsvorschrift nach RLS-90⁵, maßgebend u.a. für VLärmSchR 97⁶ sowie Lärmschutz-Richtlinien-StV⁷, ein Lärmzuschlag von +2 dB(A) verknüpft. In dieser Größenordnung liegt auch das singuläre Minderungspotenzial bei Umgestaltung eines LSA-geregelten Knotenpunktes in einen Kreisverkehrsplatz.

Das Handlungsfeld „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“ bietet für die Äußere Neustadt Dresden Ansätze zu Reduzierung der Lärmbelastungen. Dies betrifft vor allem die Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch eine Optimierung der vorhandenen LSA-Koordinierung (Schaltzeiten, Umlaufzeiten, Progressionsgeschwindigkeit) im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße sowie im Zuge der Stauffenbergallee. Ein wesentlicher Beitrag zur Verstetigung des Verkehrsablaufes ist dabei die Anzeige der Progressionsgeschwindigkeit (bspw. „Grüne Welle bei 50 km/h“). Im Zusammenhang mit der Optimierung der Koordinierung ist die Möglichkeit zur Reduzierung der Progressionsgeschwindigkeit zu prüfen, wobei auch aus Akzeptanzgründen die Verstetigung des Verkehrsflusses gegenüber einer Geschwindigkeitsreduzierung priorisiert werden sollte. Zusätzlich ist die Ausweitung von vorhandenen Tempo-30-Zonen im Untersuchungsgebiet zu prüfen.

Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“

Das Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“ beinhaltet Strategien zur Reduzierung der Lärmemissionen des Kfz-Verkehrs durch bauliche Maßnahmen.

In erster Linie zielt dieses Handlungsfeld auf die Gestaltung des Straßenraumes sowie die Unterhaltung, Erhaltung bzw. Änderung des Fahrbahnbelags. Der Rückbau von gepflasterten Straßenoberflächen, die Beseitigung von Fahrbahnschäden oder die Verwendung lärmindernder Deckschichten lassen z.T. erhebliche Lärmreduzierungen zu.

⁴ Eckhart Heinrichs, Christian Popp: In der Ruhe liegt die Kraft – Möglichkeiten und Grenzen der Lärmaktionsplanung, Lärmbekämpfung, Bd. 3-Nr. 3, S. 95 – 101, Mai 2008

⁵ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90), eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990, Sachgebiet 12.1: Lärmschutz des Bundesministers für Verkehr, StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 vom 10. April 1990

⁶ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 -, eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben, Straßenbau Nr. 26/1997, Sachgebiet 12.1: Lärmschutz des Bundesministeriums für Verkehr, StB 15/14.80.13-65/11 Va 97 vom 02. Juni 1997

⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Bonn, 23.11.2007. VkB. Heft 24 – 2007, S. 767ff

Mit aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden lassen sich sehr hohe Lärmreduzierungen erreichen. Im innerstädtischen Bereich stehen diesen Maßnahmen jedoch stadtgestalterische Aspekte häufig entgegen.

Durch Straßenraumgestaltung, wie die Einordnung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, sowie Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts auf das erforderliche Maß werden einerseits Anordnungen zur Geschwindigkeitsreduzierung unterstützt, andererseits können durch die mit diesen baulichen Veränderungen verbundene Abstandsvergrößerung der Fahrbahn zur vorhandenen Bebauung die Lärmpegel am Immissionsort reduziert werden. An den von Verkehrslärm betroffenen Wohngebäuden bietet sich bei Überschreitung der für die Lärmsanierung zutreffenden Grenzwerte der Einbau von Lärmschutzfenstern, -lüftern und -türen an, welche einen wirksamen passiven Schallschutz bieten. Passiver Lärmschutz ist dann sinnvoll, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen nicht mit einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis die Einhaltung der Grenzwerte für den Neubau bzw. die wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV gewährleisten. Diese Form des Lärmschutzes ist jedoch nur im Gebäude wirksam, nicht in der Umgebung und den Außenwohnbereichen.

Aufgrund des hohen Anteils des Reifen-Fahrbahn-Geräusches an der Gesamtlärmemission liegt der Schwerpunkt bislang auf sowohl lärmarmen Kfz-Reifen sowie intakten geräuscharmen Fahrbahnkonstruktionen, wobei nur die Fahrbahnkonstruktion im direkten Einflussbereich der Kommune liegt.

Das aus der Straßenoberfläche resultierende Lärminderungspotenzial ist in **Tab. 1** dargestellt. Durch den Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt kann bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h eine Geräuschminderung im günstigsten Fall von 3 dB(A), bei 50 km/h von 6 dB(A) erreicht werden. Für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen ohne den Bezug zur RLS-90 auf Grund von bautechnischen Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, kann bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h eine Geräuschminderung von bis zu 8 dB(A), bei 50 km/h von bis zu 12 dB(A) erreicht werden.⁸

⁸ Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 30. August 2007 gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007 von der Umweltministerkonferenz (UMK) zur Kenntnis genommen

	Straßenoberfläche	D_{StrO}^* in dB(A) bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von			
		30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h	> 60 km/h
	1	2	3	4	
1	nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte	0,0	0,0	0,0	
2	Betone oder geriffelte Gussasphalte	1,0	1,5	2,0	
3	Pflaster mit ebener Oberfläche	2,0	2,5	3,0	
4	Sonstiges Pflaster	3,0	4,5	6,0	
5	Betone nach ZTV Beton 78 mit Stahlbesenstrich mit Längsglätter				1,0
6	Betone nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche sowie mit Jutetuch-Längstexturierung				-2,0
7	Asphaltbetone $< 0/11$ und Splittmastixasphalte $0/8$ und $0/11$ ohne Absplittung				-2,0
8	Offenporige Asphaltdeckschichten, die im Neubau einen Hohlraumgehalt $> 15\%$ aufweisen				
	- mit Kornaufbau $0/11$				-4,0
	- mit Kornaufbau $0/8$				-5,0

*) Für lärmmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, können auch andere Korrekturwerte D_{StrO} berücksichtigt werden.

Tab. 1: Korrektur D_{StrO} für unterschiedliche Straßenoberflächen

Die Vergrößerung des Abstandes zwischen den Fahrspuren und den Gebäuden durch eine veränderte Straßenraumgestaltung ist im Nahbereich besonders wirksam⁹ (vgl. Bild 4). So ist durch den Wegfall des äußeren Fahrstreifens bspw. zugunsten eines Parkstreifens oder eines Radweges eine Verringerung der Lärmpegel bei geschlossener, hoher und enger Bebauung von ca. 0,5 dB(A), ansonsten von bis zu 0,5 dB(A) möglich.

⁹ Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 30. August 2007 gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007 von der Umweltministerkonferenz (UMK) zur Kenntnis genommen

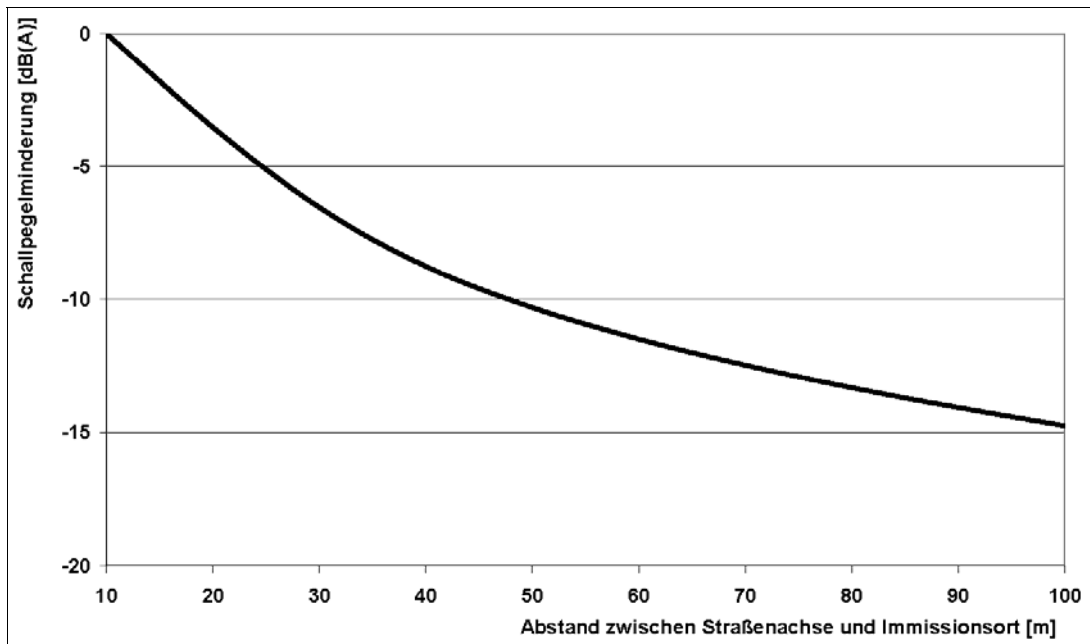


Bild 4: Schallpegelminderung durch Vergrößerung des Abstandes zwischen Straßenachse und Immissionsort bei freier Schallausbreitung

Durch Einsatz von Schallschutzwänden lassen sich hohe Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen¹⁰. Um eine abschirmende Wirkung zu erzielen, sollte durch den Schallschirm die Sichtverbindung zwischen Emissionsort und Immissionsort unterbrochen werden. Dieses erreicht man am einfachsten, indem man die Schallschutzwände möglichst nah an der Quelle bzw. an dem Haus errichtet. Die Lärminderung nimmt mit einer weiteren Erhöhung der Schallschutzwand zu. Wirkungen einer Schallschutzwand von 1,5 m (niedrig) bis 6 m (hoch) Höhe in 5 m Abstand von der Straßenachse sind in **Bild 5** dargestellt.

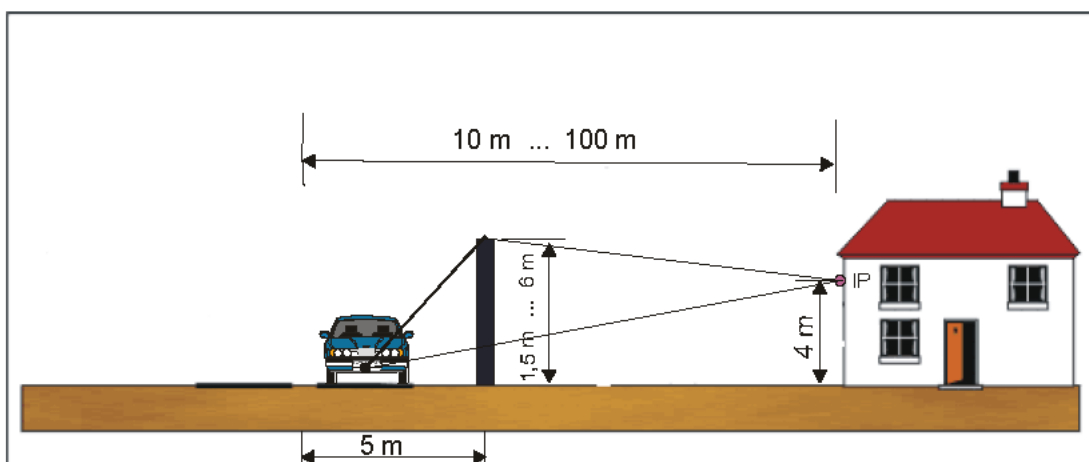


Bild 5: Schema zur Wirkung einer Schallschutzwand

¹⁰ ebenda

Das Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“ bietet für die Äußere Neustadt Dresden im Zuge der zu sanierenden Straßenabschnitte der Königsbrücker Straße und der Bautzner Straße (**vgl. Abschnitt 2.1, Textteil Entwurf zum LAP**) ein großes Potenzial zur Reduzierung der Lärmbelastungen. Auf Grund des hohen Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße ist eine wirksame Straßenraumgestaltung dieses Straßenzuges sinnvoll. Potenziale aus einer Verbesserung der Fahrbahnoberfläche sind ebenfalls nutzbar, da sich nicht alle vorhandenen Straßenzüge im Untersuchungsgebiet in einem guten, asphaltierten Zustand befinden.

Der Einsatz von Lärmschutzwänden zur Reduzierung des Straßenverkehrslärmes ist aus städtebaulicher Sicht in der Äußeren Neustadt in Dresden nicht umsetzbar. Eine Reduzierung des Schienenverkehrslärms entlang der Bahnstrecken Dresden-Görlitz und Dresden-Leipzig durch Lärmschutzwände ist zu prüfen.

Handlungsfeld „Schienenverkehr“

Das Handlungsfeld „Schienenverkehr“ beinhaltet Strategien zur Reduzierung der Lärmemissionen des schienengebundenen Verkehrs durch lärm mindernde Maßnahmen am Fahrweg, den Fahrzeugen, dem Betriebsablauf und den Schallausbreitungswegen. Der Schienenverkehr ist dabei zu unterscheiden nach Eisenbahnen der Deutschen Bahn AG (DB) und Straßenbahnen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB).

Bei den Bahnen der DB können Kommunen i. d. R. nur Einfluss in Verbindung mit dem Bundesland bei der Bestellung von Fahrleistung für den Regionalverkehr nehmen. Es können Qualitätsstandards eingefordert (z.B. Lärmstandards für Fahrzeuge) oder Finanzierungsmittel für Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) und Unterhalt bereitgestellt werden. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob Mittel aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes für Lärm minderungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Auf dem Schallausbreitungsweg können Schallschutzwände oder Eisenbahntunnel geprüft werden. Dabei ist eine Pegelminderung vor allem dann zu erwarten, wenn die Sichtverbindung zwischen der Bahnstrecke und dem Immissionsort unterbrochen ist. Eine Möglichkeit der Lärm minderung an der Quelle bietet die ständige Überwachung der Gleisoberflächen auf Unebenheiten (Rillen, Riffel), die in der Folge zusätzliche Fahrgeräusche produzieren. Aus diesem Grund wird die Schienenoberfläche regelmäßig kontrolliert und ggf. abgeschliffen um eine glatte Oberfläche der Schienen zu erhalten.

Bei der Reduzierung des durch Straßenbahnen verursachten Lärmes kommen vor allem Maßnahmen am Fahrweg und an den Fahrzeugen zum Einsatz. Am Fahrweg können das technische Maßnahmen wie die regelmäßige Gleisüberprüfung und -pflege (Schleifen) sowie schalloptimierte Gleisoberbauformen sein. Schienenschmiereinrichtungen zur Beseitigung oder Minderung von Quietschgeräuschen in Kurven sind weitere Möglichkeiten. Der Einsatz von elastisch gelagerten Gleisoberbauformen (elastische Rillenschienenlagerung) mindert die Erschütterungen der Gleisanlage und reduziert damit den Sekundär- bzw. Körperschall einer Straßenbahn. Mit dem Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen (Niederflurstraßenbahnen) wird zusätzlich eine Reduzierung der Schallemissionen am Fahrzeug erreicht. Betriebsorganisatorische Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen widersprechen der gewünschten ÖPNV-Beschleunigung und sind kritisch zu betrachten.

Schallschutz an Bahnstrecken der DB in Form von Schallschutzwänden und -wällen führt zu einer Pegelminderung von bis zu 20 dB(A). Die ständige Überwachung der Gleise auf

Unebenheiten erzielt eine dauerhafte Lärmreduktion von 3 dB(A). Die Reduzierung der Lärmemission durch das ständige Überwachen der Gleise kann damit auch zu einer Reduzierung der benötigten Höhe der Schallschutzwände führen¹¹.

Bei den Gleisanlagen der Straßenbahn können durch optimiertes Schienenschleifen glatte Schienenflächen erhalten bleiben, was im langzeitlichen Mittel zu einer Pegelminderung von 3-4 dB(A) führt¹². Ebenso kann mit dem Einbau eines Rasengleises anstatt einer festen Fahrbahn oder eines Schottergleises eine Pegelminderung von bis zu 7 dB(A) erzielt werden¹³.

Das Handlungsfeld „Schienenverkehr“ bietet für die Äußere Neustadt Dresden Ansätze zur Reduzierung der Lärmbelastungen. Die Bahnstrecken Dresden-Görlitz und Dresden-Leipzig weisen im Bereich des Untersuchungsgebietes keine Lärmschutzeinrichtungen auf.

In der Königsbrücker Straße, der Bautzner Straße, der Rothenburger Straße und der Görlitzer Straße befinden sich Straßenbahngleise, welche durch die DVB genutzt werden. Dabei handelt es sich teilweise um ältere Gleisanlagen, die zum Teil im Zuge der Sanierung der Königsbrücker Straße und der Bautzner Straße erneuert werden. In diesem Zusammenhang sind zusätzliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung an den Gleisanlagen der Straßenbahn denkbar.

Handlungsfeld „Stadtplanung“

Das Handlungsfeld „Stadtplanung“ beinhaltet Strategien, welche im Rahmen der künftigen Stadtplanung Berücksichtigung finden sollten, um so bereits in der Planungsphase die nach Umsetzung der Planung durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärmemissionen zu minimieren.

Dabei kann bereits bei der Planung von Baugebieten und örtlichen Erschließungsanlagen durch Nutzung von Eigenabschirmungen durch Schließung von Baulücken, eine entsprechende Anordnung bei Neuplanungen, die Einrichtung von Gebäuderiegeln Lärminderungseffekte erzielt werden. Durch spezielles Anordnen von Gebäuden können lärmgeschützte Hofflächen (Außenwohnbereiche) und Wohnflächen geschaffen werden. Kritisch stellt sich in diesen Fällen die bauliche Nutzung der den Verkehrsflächen zugewandten Gebäudeteile dar. Grundsätzlich gilt, dass je frühzeitiger in der städtebaulichen Planung mögliche anlagebedingte Maßnahmen zur Lärmabschirmung genutzt werden, umso kostengünstiger und effektiver können diese zum Einsatz gebracht werden.

Planerische Vorsorge betrieben werden kann durch Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort. In der Regel gelingt dies nur durch entsprechende Ausweisungen im Flächennutzungs- bzw. Bebauungsplan. Konkret realisiert werden kann dies durch Ausweisung von Abstandsflächen oder von Flächen für aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, Lärmschutzwand, Verschwenken der Erschließungsstraße), Vorgaben der Grundrissgestaltung (Räume zum ständigen Aufenthalt für Personen werden nur auf der Schall abgewandten Seite zugelassen) und die Gliederung

¹¹ Deutsche Bahn AG, Bahn-Umwelt-Zentrum: Schallschutz durch die Deutsche Bahn, Berlin 2007

¹² Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG): Lärm- und erschütterungsarme Stadtbahngleise, Vortrag von Dipl.-Bauing. Stefan Gräbner im Rahmen der II. Internationalen Lärmschutzkonferenz am 17.11.2006, Celle 2006

¹³ Umweltbundesamt: Weiterentwicklung der Prognoseverfahren der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSCHV), Forschungsbericht 29854266, Berlin 2003

von Nutzungen. Wohnbereiche angrenzend an Emissionsorten werden je nach Immissionswerten als Mischgebiet oder allgemeines Wohngebiet geplant. Das Mischgebiet kann zudem aufgeteilt werden in den vorgelagerten Bereich für die gewerblichen Nutzungen und den dahinter liegenden Bereich für Wohnnutzungen. Eine Beschränkung von Außenwohnbereichen (Terrassen, Balkone auf der Lärm abgewandten Seite) bzw. die Zulassung von Außenwohnbereichen auf der Lärm zugewandten Seite, wenn sie eingehaust sind, können mögliche Nutzungskonflikte planerisch ebenfalls im Vorfeld ausschließen. In Konfliktsituationen entlang von Hauptverkehrsstraßen kann durch gezielte Umnutzung der vorhandenen Gebäude die Lärmbetroffenheit vermindert werden. Ebenso können verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen und funktionale Nutzungsmischungen einen Beitrag zur Lärminderung leisten.

Auf das Untersuchungsgebiet der Äußeren Neustadt Dresden bezogen, bietet das Handlungsfeld „Stadtplanung“ vor allem in der Schließung von Baulücken Potential zur Verminderung der Lärmbelastungen.

Handlungsfeld „Förderung lärmarmen Verkehrsmittel“

Das Handlungsfeld „Förderung lärmarmen Verkehrsmittel“ beinhaltet „indirekte“ Strategien zur Verkehrslärmvermeidung. Indirekte Maßnahmen verstehen sich dabei als Maßnahmen, welche **keine direkt messbaren oder berechenbaren Lärminderungspotenziale** aufweisen. Diese Maßnahmen zielen auf eine Reduzierung des MIV-Verkehrsaufkommens durch Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltbundes ab und führen damit zu einer **Verringerung des Straßenverkehrslärms**. Dazu gehören neben der Förderung von Fußgänger- und Radverkehr sowie der Stärkung des ÖPNV u.a. auch die Förderung fortschrittlicher Mobilitätskonzepte (z.B. Car Sharing, flexible Fahrgemeinschaften und Leihfahräder).

Diese Förderung des Umweltverbundes ist ein wesentlicher Bestandteil zur langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der Lärmimmissionen durch eine Vermeidung von Kfz-Fahrten. Dazu gehört neben der Schaffung durchgehender, attraktiver und sicherer Radverkehrsanlagen sowie der Sicherstellung großzügiger und sicherer Anlagen für den Fußgängerverkehr auch die Förderung des ÖPNV.

Die Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV beinhalten die vollständige Erschließung des Untersuchungsgebietes durch den ÖPNV, die Beschleunigung der Busse und Straßenbahnen sowie bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Priorisierung des ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr. Dazu gehört auch die Vernetzung des Kfz-Verkehrs (Berufspendler aus dem Umland) an den Stadtrandbereichen mit dem leistungsfähigen öffentlichen Stadtverkehr (bspw. in Form von Park+Ride-Anlagen).

Eine Förderung des Radverkehrs und eine damit verbundene mögliche Verlagerung von Kfz-Fahrten zum Radverkehr bedarf durchgehender, flächendeckender, sicherer, komfortabler und nutzerfreundlicher Radverkehrsanlagen. Bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung eines durchgängigen und sicheren Radverkehrsangebotes (bspw. Radwege, Radfahrstreifen, Querungsmöglichkeiten) und ausreichender Abstellmöglichkeiten führen zu geringeren Lärm-, Stau- und Umweltbelastungen infolge eines erhöhten Radverkehrsanteiles. Den baulichen Maßnahmen sind jedoch häufig in innerstädtischen Räumen Umsetzungsgrenzen auf Grund teilweise eng begrenzter Straßenräume gesetzt.

Der Fußgängerverkehr kann durch Maßnahmen zur Querungssicherung an Hauptverkehrsstraßen und durch eine Verbesserung der bestehenden Fußgängerverkehrsanlagen gefördert werden.

Die Förderung fortschrittlicher Mobilitätskonzepte kann ebenfalls zu einer Reduzierung des MIV-Verkehrsaufkommens und damit zu einer Verringerung des Straßenverkehrslärms führen. So ersetzt beispielsweise ein CarSharing-Auto im Durchschnitt 4 bis 10 Pkw¹⁴, die Förderung von flexiblen Fahrgemeinschaften auch für den städtischen Bereich erhöht den durchschnittlichen Besetzungsgrad eines PKW und ein Angebot von Leihfahrrädern kann zu einer Verlagerung von Fahrten des MIV zu Gunsten des Radverkehrs führen.

Das Handlungsfeld „Förderung lärmarmen Verkehrsmittel“ bietet für die Äußere Neustadt Dresden vor allem Ansätze zur Reduzierung der Lärmbelastungen durch eine Förderung des Radverkehrs. Dazu gehört die Erweiterung der Radrouten im Untersuchungsgebiet und der Bau zusätzlicher Radverkehrsanlagen im Straßenraum.

¹⁴ Bundesverband CarSharing e.V.: Alles über CarSharing, Internetauftritt des Bundesverbandes CarSharing e.V. am 20.10.2009, Hannover 2009



Tabellarische Zusammenfassung der Maßnahmenplanung

Anlage 3

Anlage 3: tabellarische Zusammenfassung der Maßnahmenplanung

Nr.	Maßnahme Beschreibung	Handlungsfeld	Lärmmindernde Wirkung	Realisierungs- zeitraum	Kosten Kategorie	Zuständigkeit	Bemerkung
M1	Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Bischofsweg zwischen Königsbrücker Str. und Alaunstr. von derzeit 50 km/h auf 30 km/h	Verkehrsablauf und Verkehrsfluss	2 – 3 dB(A)	kurzfristig	1	Straßen- und Tiefbauamt	
M2	regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung an Konfliktorten im Untersuchungsgebiet	Verkehrsablauf und Verkehrsfluss	indirekt	kurz-/ mittel- und langfristig	2	Polizei/ Ordnungsamt	Maßnahme dient auch der Verbesserung der Wirksamkeit der Maßnahmen M1 , M 9 und M15
M3	laufende Straßeninstandsetzungen im gesamten Untersuchungsgebiet	Straßenraumgestaltung/ Fahrbahnverhältnisse	0,5 – 1,5 dB(A)	kurz-/ mittel- und langfristig	3	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	
M4	grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau der Tannenstr. zwischen Königsbrücker Str. und Hans-Oster-Straße	Straßenraumgestaltung/ Fahrbahnverhältnisse	bis zu 3 dB(A)	kurzfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt	
M5	Blockrandbebauung, Schließen von Baulücken	Stadtplanung	indirekt	kurz-/ mittel- und langfristig	4	Stadtplanungsamt / Dritte	
M6	Fahrgastfreundliche Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	kurz-/mittelfristig	3	Stadtplanungsamt / DV BAG	
M7	Förderung von Leihfahrräder im Untersuchungsgebiet	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	kurzfristig	2	Stadtplanungsamt	
M8	Ausweitung der CarSharing Angebote	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	kurzfristig	3	Stadtplanungsamt	
M9	Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20-Zonen	Verkehrsablauf und Verkehrsfluss	1 – 5 dB(A)	kurzfristig	2	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	
M10	Prüfung der Optimierung der Steuerung der LSA am KP Rothenburger Str. / Louisenstr. nach Ausbau der Bautzner Str. und der Königsbrücker Str. zur Erhöhung des MIV-Widerstandes	Verkehrsablauf und Verkehrsfluss	bis zu 3 dB(A)	mittelfristig	2	Straßen- und Tiefbauamt	Umsetzung der Maßnahme in Abhängigkeit zum Realisierungszeitraum der Maßnahme M12
M11	Optimierung der LSA-Koordinierung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bautzner Str. und der Königsbrücker Str. sowie im Zuge der Stauffenbergallee	Verkehrsablauf und Verkehrsfluss	1 – 2 dB(A)	mittelfristig	3	Straßen- und Tiefbauamt	Umsetzung der Maßnahme in Abhängigkeit zum Realisierungszeitraum der Maßnahme M12
M12	grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee	Straßenraumgestaltung/ Fahrbahnverhältnisse	bis zu 6 dB(A)	kurzfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt	Umsetzung der Maßnahme erfolgt in Verbindung mit der Maßnahme M13
M13	grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau des Bischofsweges zwischen Schönbrunnstraße und Förstereistraße	Straßenraumgestaltung/ Fahrbahnverhältnisse	bis zu 8 dB(A)	kurzfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt	Umsetzung der Maßnahme erfolgt in Verbindung mit der Maßnahme M12
M14	Schaffung einer Torsituation am KP Rothenburger Straße / Bautzner Straße	Straßenraumgestaltung/ Fahrbahnverhältnisse	0,5 – 1 dB(A)	mittel- / langfristig	3	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	
M15	Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bautzner Straße in beiden Fahrtrichtungen zwischen Martin-Luther-Straße und Prießnitzstraße auf 30 km/h	Verkehrsablauf und Verkehrsfluss	2 – 3 dB(A)	kurzfristig	1	Straßen- und Tiefbauamt	
M16	Errichtung von Lärmschutzwänden in Höhe der Bahnstrecke Görlitz-Dresden zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee	Schienenverkehr	bis 20 dB(A)	mittelfristig	4	DB AG	Einbeziehung des Stadtplanungsamtes als Partner zur Erarbeitung einer Aufgabenstellung für die städtebaulich-architektonische Begleitung der Planung

Anlage 3: tabellarische Zusammenfassung der Maßnahmenplanung

Nr.	Maßnahme Beschreibung	Handlungsfeld	Lärmmindernde Wirkung	Realisierungs- zeitraum	Kosten Kategorie	Zuständigkeit	Bemerkung
M17	Errichtung eines P+R-Platzes Heller/Industriegelände	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	mittelfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	
M18	Abstufung der Bautzner Straße zur Staatsstraße	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	mittelfristig	2	Straßen- und Tiefbauamt	Umsetzung der Maßnahme in Verbindung mit den Maßnahmen M1/M9/M12/M20
M19	Bau einer S-Bahn-Station am Olbrichtplatz	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	mittelfristig	4	Verkehrsverbund Oberelbe / DB AG / LH Dresden	
M20	bauliche Einengung des Bischofsweges am KP mit der Görlitzer Str.	Straßenraumgestaltung/ Fahrbahnverhältnisse	0,5 – 1 dB(A)	langfristig	3	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	Umsetzung der Maßnahme in Verbindung mit der Maßnahme M9
M21	Barrierefreier Umbau der Haltestelle „Görlitzer Straße“	Schienenverkehr	0,5 – 1 dB(A)	mittel -/ langfristig	4	DVB AG	
M22	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Förderung von Standorten neuer Parkierungseinrichtungen	Stadtplanung	1 –3 dB(A)	langfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	
M23	Autoarmes Wohnen in der Äußeren Neustadt	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	langfristig	4	Stadtplanungsamt	
M24	Konzept „Angebot dynamischer Fahrgemeinschaften in der Äußeren Neustadt“	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	langfristig	3	Stadtplanungsamt	
M25	Förderung der Elektromobilität in der Äußeren Neustadt	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	indirekt	kurz-/ mittel- und langfristig	1	Amt für Wirtschaftsförderung	
K1	Komplexmaßnahme Reduzierung Durchgangsverkehr Rothenburger Straße	Reduzierung der Verkehrsbelastungen	> 3 dB(A)	langfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt / DVB AG / Stadtplanungsamt	Umsetzung der Gesamtmaßnahme setzt die Umsetzung der Maßnahme M12 voraus
K2	Komplexmaßnahme Reduzierung Durchgangsverkehr Bischofsweg	Reduzierung der Verkehrsbelastungen	> 3 dB(A)	langfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	Umsetzung der Gesamtmaßnahme setzt die Umsetzung der Maßnahme M12 voraus

Kosten Kategorien: Kategorie 1 (bis zu 5.000 €); Kategorie 2 (bis zu 25.000 €); Kategorie 3 (bis zu 100.000 €); Kategorie 4 (über 100.000 €)

Realisierungszeiträume: kurzfristig (Umsetzung der Maßnahmen < 3 Jahre); mittelfristig (Umsetzung der Maßnahmen < 8 Jahre); langfristig (Umsetzung der Maßnahmen > 8 Jahre)



Stellungnahmen zu den einzelnen Anregungen und Bedenken
der Bürger/-innen und Träger öffentlicher Belange
zum Vorentwurf des Lärmaktionsplanes vom 21. Dezember 2009

Anlage 4

Maßnahme:	Lkw-Fahrverbot abseits der Hauptverkehrsstraßen; Lieferverkehr 6:00 – 22:00 Uhr frei
------------------	---

- Anregungen:**
- Maßnahme wirkungslos, da das vorhandene Lkw-Aufkommen dem Charakter des Gebietes entspricht
 - Maßnahme ist unverhältnismäßig
 - Beeinträchtigung von Gewerbetreibenden befürchtet
 - Forderung einer Einbeziehung von Reisebussen in das Fahrverbot

- Stellungnahme:**
- Maßnahme wird auf Grund der ungünstigen Aufwand-Nutzen-Relation gestrichen

Maßnahme:	durchgängiges Tempolimit 30 km/h auf dem Bischofsweg
------------------	---

- Anregungen:**
- Verdrängung ins Nebennetz erwartet

- Stellungnahme:**
- Der Bischofsweg wird aus der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20- / Tempo-30-Zonen herausgenommen und behält seine Bevorrechtigung an den Knotenpunkten. Aus diesem Grund bleibt der Bischofsweg in diesem Abschnitt attraktiver als die Nebennetzstraßen.

Maßnahme:	Tempolimit 30 km/h nachts (22:00 –6:00 Uhr) in der Königsbrücker Straße und Bautzner Straße
------------------	--

- Anregungen:**
- Verdrängung ins Nebennetz erwartet
 - Forderung einer Einbeziehung des ÖPNV in das Tempolimit
 - Forderung einer Herausnahme des ÖPNV aus dem Tempolimit
 - Forderung einer ständigen Überwachung des Tempolimit
 - Forderung, die Stauffenbergallee mit in das Tempolimit aufzunehmen

- Stellungnahme:**
- die Hinweise werden zur Kenntnis genommen
 - die geforderte Überwachung des Tempolimits wird in einer Maßnahme formuliert
 - der geforderten Aufnahme der Stauffenbergallee in das Tempolimit kann nicht gefolgt werden; bei der Abwägung zwischen den Interessen der Wohnbevölkerung und denen des Verkehrs ist zu berücksichtigen, dass im Zusammenhang mit dem Ausbau der Stauffenbergallee passiver Schallschutz gewährt wurde

Maßnahme:	Anpassung der LSA-Steuerung am KP Rothenburger Str./Louisenstraße zur Erhöhung des MIV-Widerstandes
------------------	--

- Anregungen:**
- Optimierungspotential der LSA-Schaltung bereits erschöpft
 - Forderung einer Rundum-Grün-Schaltung für Fußgänger/-innen
 - der vollständige Abbau der Lichtsignalanlage wird vorgeschlagen
 - mit Umsetzung der Maßnahme ist grundsätzlich eine sehr gute Verkehrsqualität ohne Behinderungen für den ÖPNV vorzusehen
 - Behinderungen für den Radverkehr werden befürchtet
 - Maßnahme wirkt sich negativ auf die Luftreinhaltung aus
 - Umsetzung der Maßnahme erst nach Ausbau des Hauptnetzes

- Stellungnahme:**
- Maßnahme wird als **Prüfauftrag** für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der ausgebauten Königsbrücker Straße unter Beachtung einer realisierbaren Signalisierung formuliert

Maßnahme:	Prüfung der Drehung der Einbahnstraßenrichtung in der Görlitzer Straße und der Kamenzer Straße
------------------	---

- Anregungen:**
- Auswirkungen der Maßnahme nicht ausreichend untersucht
 - Verdrängung ins Nebennetz über die Louisenstraße und Kamenzer Straße befürchtet
 - Maßnahme auf Grund des bereits mit Fördermitteln realisierten Umbaus der Görlitzer Straße nicht umsetzbar
 - Umsetzung der Maßnahme erst nach Ausbau des Hauptnetzes
 - Öffnung der Görlitzer Straße für Radverkehr in Gegenrichtung vorsehen

- Stellungnahme:**
- Maßnahme auf Grund der komplexen Nebenwirkungen (Verkehrssicherheit nur durch Umbau der bereits sanierten Straße erreichbar) und der geringen Wirksamkeit für die Görlitzer Straße gestrichen

Maßnahme:	Einrichtung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche im Untersuchungsgebiet
------------------	--

- Anregungen:**
- Maßnahme unwirksam, da die Pulsnitzer Straße eine Erschließungsfunktion hat
 - unlösbare Stellplatzdefizite befürchtet
 - Forderung nach einer Berücksichtigung weiterer Straßen

- Umsetzung der Maßnahme erst nach Ausbau des Hauptnetzes

Stellungnahme: ■ Maßnahme gestrichen, da Anforderungen nur durch schwer umsetzbare bauliche Maßnahmen erfüllt werden können und die vorgeschlagenen Bereiche in geplanten Tempo-20-Zonen liegen

Maßnahme:	laufende Fahrbahnsanierungen im gesamten Untersuchungsgebiet
------------------	---

Anregungen:

- Prioritäten auf Pflaster- und Hauptverkehrsstraßen legen
- Forderung nach Einsatz von lärmindernden Asphalt
- Benennung konkreter Straßenzüge (bspw. die Katharinenstraße, Marienallee und Nordstraße)

Stellungnahme: ■ Maßnahme wird um ausgewählte, konkrete Straßenzüge ergänzt

Maßnahme:	grundhafter Ausbau der Alaunstraße zwischen Louisenstraße und Bischofsweg
------------------	--

Anregungen:

- Forderung nach einem Nachtfahrverbot in der Alaunstraße
- ersetzen von Parkbuchten durch breite Fußwege für Außengastronomie wird vorgeschlagen

Stellungnahme:

- Nachtfahrverbot in der Alaunstraße nicht anordnungsfähig
- Vorschlag die Parkbuchten zu ersetzen wird an Straßenplaner weitergeleitet
- **Ergänzung September 2013:** *Der genannte Teilabschnitt wurde im Jahr 2012 grundhaft ausgebaut und umgestaltet. Im Planungsprozess der Umgestaltung fand eine intensive Bürgerbeteiligung statt. Viele Anregungen der Anwohner sind in die Umsetzung eingeflossen. Bei einer weiterführenden baulichen Veränderung ist die Zweckbindung der eingesetzten Fördermittel und die nicht zumutbare weitere Reduzierung von Pkw-Stellplätzen zu berücksichtigen. Ein weiterer Änderungsbedarf wird aus den genannten Gründen nicht gesehen.*

Maßnahme: Schließen von Baulücken im Untersuchungsgebiet

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

Maßnahme: Bau einer neuen Bushaltestelle in der Stauffenbergallee

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

Maßnahme: Errichtung eines P+R-Platzes Heller/Industriegelände

Anregungen: ■ Entlastungswirkung der Maßnahme wird bezweifelt

Stellungnahme: ■ der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

Maßnahme: Förderung von Leihfahrräder im Untersuchungsgebiet

Anregungen: ■ Maßnahme wird abgelehnt, da Wettbewerbsverzerrung befürchtet wird

Stellungnahme: ■ Maßnahme ist Teil eines Förderprojektes der LH Dresden

Maßnahme: Ausweitung der CarSharing-Angebote

Anregungen: ■ Einrichtung von Stellplätzen für CarSharing-Angebote im öffentlichen Straßenraum rechtlich nicht zulässig

Stellungnahme: ■ Maßnahme wird modifiziert; auf die Bereitstellung von öffentlichem Straßenraum wird verzichtet

Maßnahme: Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20- / Tempo-30-Zonen

Anregungen:

- Maßnahme infolge des prognostizierten Verkehrsaufkommens für den Bischofsweg nicht umsetzbar
- Forderung, den Straßenzug Marienallee – Forststraße – Stolpener Straße als Vorfahrtsstraßen zu erhalten
- Lärminderungspotenzial der Maßnahme erschließt sich nicht
- Maßnahme führt zu Zunahme der Drehzahl / Motorgeräusche

- Forderung nach zusätzlicher Aufpflasterung, Fahrbahneinengung, Pflanzkübeln, Bäumen und Fahrbahnmarkierungen
- Forderung nach einer kurzfristige Umsetzung der Maßnahme
- Aufnahme der Nordstraße in Tempo-20-Zone

Stellungnahme:

- Maßnahme wird modifiziert
- Straßenzüge Bischofsweg – Stolpener Straße und Marienallee – Forststraße werden nicht Teil der Zonierung
- **in einem zweiten Schritt** erfolgt Beschilderung des Bischofsweges im Abschnitt zwischen der Görlitzer Straße und der Forststraße als Tempo-30 Straße mit Vorrang Rechts-vor-Links
- Belagwechsel für Nordstraße vorgesehen (vgl. Maßnahme Entwurf M4)

Maßnahme:	Optimierung der LSA-Koordinierung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße sowie im Zuge der Stauffenbergallee
------------------	--

Anregungen:

- Progressionsgeschwindigkeit < 50 km/h setzt die Leistungsfähigkeit herab
- Behinderungen für ÖPNV und Radverkehr müssen ausgeschlossen werden
- mit Umsetzung der Maßnahme ist grundsätzlich eine sehr gute Verkehrsqualität ohne Behinderungen für den ÖPNV vorzusehen
- Forderung auf die Anlage weiterer LSA zu verzichten

Stellungnahme:

- die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen
- Maßnahme aus Lärmschutzgründen geboten, da auch nach Straßenausbau gesundheitsrelevante Geräuschbelastungen verbleiben

Maßnahme:	grundhafter Ausbau der Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Jägerstraße
------------------	---

Anregungen:

- unterschiedliche Bevorzungen und Ablehnungen der Varianten
- Forderung nach einem vorzeitigen Ausbau des KP Bautzner Straße / Rothenburger Straße

Stellungnahme:

- unter Beachtung der unterschiedlichen und konkurrierenden Nutzungsanforderungen an den engen Straßenraum stellt die Umsetzung der Variante C **aus Sicht der Lärmaktionsplanung** einen akzeptablen Kompromiss dar

Maßnahme:	grundhafter Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee
------------------	---

- Anregungen:**
- Forderung nach der Berücksichtigung einer Variante mit 4-spurigen Ausbau der Königsbrücker Straße
 - Forderung nach der Berücksichtigung einer Variante mit überbreiten Fahrstreifen in der Königsbrücker Straße
 - Forderung nach einer stärkeren Berücksichtigung der Belange des ÖPNV, der Radfahrer/-innen und Fußgänger/-innen

- Stellungnahme:**
- Maßnahme entspricht der aktuellen Beschlusslage

Maßnahme:	grundhafter Ausbau des Bischofswegs zwischen Schönbrunnstraße und Alaunstraße
------------------	--

- Anregungen:**
- Forderung die Planungen über die Schönbrunnstraße hinaus zu führen

- Stellungnahme:**
- Vorschlag liegt außerhalb des betrachteten Untersuchungsgebietes
 - Planungen zum Umbau Bischofsplatz/ Bischofsweg (West) werden derzeit durch die LH Dresden erstellt

Maßnahme:	Umbau des nördlichen Brückenkopfes der Albertbrücke
------------------	--

- Anregungen:**
- Verdrängung ins Nebennetz erwartet
 - Umbau des Brückenkopfes auf Grund der laufenden Planungen zur Albertbrücke nicht möglich
 - als erster Schritt ist eine Wegweisung in Richtung Wigardstraße / Carolabrücke vorzusehen
 - mittel- bis langfristig sind verkehrsregelnde Maßnahmen und Umbauten zu prüfen

- Stellungnahme:**
- die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und in den Erläuterungen zur Maßnahme weitestgehend umgesetzt

Maßnahme:	bauliche Verengung der Zufahrt Rothenburger Straße am KP Rothenburger Straße / Bautzner Straße
------------------	---

- Anregungen:**
- Umsetzung der Maßnahme erst nach Ausbau des Hauptnetzes
 - Forderung nach Absicherung der Radfahrstreifen in nördliche Richtung

- Unterstützung der Variante mit Radfahrstreifen
- Maßnahme führt zu Beeinträchtigungen im ÖPNV
- Weiterführung der Radverkehrsanlagen nicht möglich; auf die Darstellung der möglichen Radverkehrsanlagen sollte verzichtet werden

- Stellungnahme:**
- die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen
 - die Darstellung der Varianten der unterschiedlichen Radwegführung im Knotenpunktbereich wird aufgegeben

Maßnahme:	bauliche Einengung des Bischofsweges am KP mit der Görlitzer Straße und am KP mit der Kamenzer Straße
------------------	--

- Anregungen:**
- bauliche Änderungen am KP Bischofsweg / Kamenzer Straße auf Grund der Sichtverhältnisse nicht möglich
 - Maßnahme auf Grund des bereits mit Fördermitteln realisierten Umbaus des KP Bischofsweg / Görlitzer Straße nicht umsetzbar
 - Forderung, die Maßnahme um eine fußgängerfreundliche Signalisierung des östlichen Knotenpunktarmes zu ergänzen
 - Forderung auf die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu achten

- Stellungnahme:**
- Maßnahme wird modifiziert
 - KP Bischofsweg / Kamenzer Str. wird aus der Maßnahme gestrichen
 - auf die Darstellung von Prinzipskizzen wird verzichtet
 - Maßnahme wird stärker auf die Belange der querenden Fußgänger/-innen ausgerichtet
 - Maßnahme wird als langfristige Maßnahme eingestuft

Maßnahme:	bauliche Verengung der Lößnitzstraße am KP Lößnitzstraße / Dr.-Friedrich-Wolf-Straße / Dammweg
------------------	---

- Anregungen:**
- Dammweg und Friedrich-Wolf-Straße bereits erneuert
 - Forderung verstärkt auf die Belange des ÖPNV zu achten
 - Maßnahme infolge des prognostizierten Verkehrsaufkommens für die Lößnitzstraße nicht umsetzbar
 - Umsetzung der Maßnahme erst nach Ausbau des Hauptnetzes
 - Lößnitzstraße ist wichtiges Netzelement zur Erreichbarkeit des Kerngebietes der Äußeren Neustadt und des Schlesischen Platzes bis hin zu Bereichen der Inneren Neustadt

- bauliche Verengung des Straßenraumes der Lößnitzstraße sollte nur im Falle von Defiziten bei der Verkehrssicherheit querender Fußgänger/-innen vorgenommen werden

- Stellungnahme:**
- Maßnahme gestrichen, da die Lößnitzstraße in die aktuell laufenden Planungen zum Ausbau der Königsbrücker Straße durch die LH Dresden integriert ist

Maßnahme:	Prüfung von passiven Schallschutzmaßnahmen in der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße
------------------	---

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

Maßnahme:	Einbau von schwingungsdämpfenden Gleisarten und Schallabsorber in den Gleisen der Bautzner Straße, Königsbrücker Straße und im Bischofsweg in Verbindung mit den Maßnahmen M16, M17 und M18
------------------	--

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

Maßnahme:	Errichtung von Lärmschutzwänden in Höhe der Bahnstrecke Görlitz-Dresden zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee
------------------	--

- Anregungen:**
- Forderung, die Lärmschutzwände bereits ab Bahnhof Neustadt vorzusehen
 - Forderung Alternativen zu prüfen

- Stellungnahme:**
- Vorschlag wird nicht gefolgt, da sich zwischen Eschenstraße und Scheunenhofstraße in der ersten Reihe keine Wohnnutzung befindet und im weiteren Verlauf durch die Eisenbahnüberführung und die Aufweitung der Gleise im Vorfeld des Bahnhofs nur eine geringe Wirksamkeit erreichen lässt

Maßnahme:	Abstufung der Bautzner Straße zur Staatsstraße und des Bischofsweges zur Sammelstraße
------------------	--

- Anregungen:**
- Forderung, die Bautzner Straße bereits ab der Waldschlösschenbrücke abzustufen

- Stellungnahme:**
- dem Vorschlag wurde gefolgt

Maßnahme:	Errichtung von 2 neuen S-Bahn-Stationen am Bischofsplatz und am Olbrichtplatz
------------------	--

Anregungen:

- Forderung nach einer Anpassung der Straßenbahnhaltestellen Bischofsplatz (Linie 13) und Olbrichtplatz (Linie 64) in diesem Zusammenhang

Stellungnahme:

- die vorgeschlagenen Anpassungen erfolgen im Rahmen der jeweiligen Straßenplanungen

Maßnahme:	Gesamtmaßnahme Reduzierung Durchgangsverkehr Rothenburger Straße
------------------	---

Anregungen:

- Kordonerhebung für die Äußere Neustadt aus dem Jahr 2006 nicht mehr repräsentativ, da LSA am KP Rothenburger Straße / Louisenstraße / Görlitzer Straße erst nach der Erhebung errichtet wurde (2007)
- Forderung nach einer kurzfristigen Umsetzung der Maßnahme

Stellungnahme:

- die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen

Maßnahme:	Gesamtmaßnahme Reduzierung Durchgangsverkehr Bischofsweg
------------------	---

Anregungen:

- die Anlage von Radfahrstreifen (möglichst beidseitig), Geschwindigkeitsmessenanlagen und einer durchgehenden Rechts-vor-Links Regelung wird vorgeschlagen
- Vorschlag, abschnittsweise den Bischofsweg nur für den Anliegerverkehr freizugeben
- Forderung nach einem Linksabbiegeverbot von der Forststraße in die Bautzner Straße
- Forderung nach einer kurzfristigen Umsetzung der Maßnahme

Stellungnahme:

- die Hinweise werden zur Kenntnis genommen
- als langfristiges Ziel wird die Beschilderung des Bischofsweges im Abschnitt zwischen der Görlitzer Straße und der Forststraße als Tempo-30-Straße mit Vorrang Rechts-vor-Links formuliert
- die geforderte Überwachung des Tempolimits wird in einer Maßnahme formuliert
- das vorgeschlagene Linksabbiegeverbot von der Forststraße in die Bautzner Straße wird nicht befürwortet, da es zu

Umwegfahrten für den Quell- und Zielverkehr aus dem Wohngebiet führt

Maßnahme:	Straßenraumgestaltung Rothenburger Straße
------------------	--

- Anregungen:**
- Hinweis, dass aufgezeigte Radverkehrslösung so nicht genehmigungsfähig (Regelmaße) ist
 - angestrebte Fahrbahnbreite verbessert Situation für Kfz-Verkehr
 - Maßnahme wird wegen dem Entfall von Stellplätzen abgelehnt
 - Forderung nach einer Reduzierung der Fahrgassenbreite und Anlage eines Streifen für Radfahrer/-innen neben dem Gleis; die Restfläche soll als Gehweg mit punktuellen Be- und Entladestellen genutzt werden
 - Nutzungskonflikte zwischen Fußgänger-, Rad- und Lieferverkehr nicht gelöst
 - mit Umsetzung der Maßnahme wird ein höheres Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr erwartet

- Stellungnahme:**
- Maßnahme auf Grund zu vieler Konflikte zwischen MIV-Verkehr, Radverkehr und dem ruhenden Verkehr gestrichen

Maßnahme:	Verlegung der Straßenbahngleise in der Rothenburger Straße und Bau einer Kaphaltestelle „Görlitzer Straße“
------------------	---

- Anregungen:**
- eine Kaphaltestelle ist städtebaulich im Untersuchungsgebiet nicht umsetzbar
 - angestrebte Fahrbahnbreite verbessert Situation für Kfz-Verkehr
 - Anlage einer Haltestelle mit geringfügiger Gleisanpassung prüfen

- Stellungnahme:**
- Maßnahme wird modifiziert
 - auf die Festlegung der Haltestellenform wird verzichtet; das Ziel einer Stärkung des ÖPNV durch die Maßnahme bleibt erhalten

Maßnahme:	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung; Parkierungseinrichtungen für Besucher am Rand der Untersuchungsgebietes schaffen
------------------	---

- Anregungen:**
- die Kosten für die vorgeschlagenen Parkierungseinrichtungen sind nicht gesichert; Bau bleibt ausschließlich privaten Investoren vorbehalten
 - Forderung, weitere Parkierungseinrichtungen im Norden, z.B. an der Stauffenbergallee für Gerichtszentrum und IKK zu schaffen

- Forderung, keine weiteren Parkplätze, dafür eine durchgängige Parkraumbewirtschaftung und Parkscheine als ÖPNV-Ticket umzusetzen
- derzeitige Parkregelung (gebührenpflichtiges Parken, Bewohner/-innen frei) stellt einen mit hohem Aufwand erlangten Konsens im Ergebnis eines langjährigen Planungsprozesses dar und sollte nicht geändert werden
- Ablehnung eines Parkhauses „Alaunpark“

Stellungnahme:

- den Hinweisen wird teilweise gefolgt
- Verzicht auf eine konkrete Standortbestimmung für neue Parkierungseinrichtungen

Maßnahme:	Konzept: „Autoarmes Wohnen“ in der Äußeren Neustadt“
------------------	---

Anregungen:

- Maßnahme auf Grund seiner negativen Folgen für die Grundeigentümer im Untersuchungsgebiet streichen
- System autoarmer und verkehrsberuhigter Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet langfristig nicht umsetzbar

Stellungnahme:

- Erläuterungen zur Maßnahme angepasst

Maßnahme M34:	Konzept „Angebot dynamischer Fahrgemeinschaften in der Äußeren Neustadt“
----------------------	---

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

weitere Hinweise und Anregungen ohne Bezug auf eine konkrete Maßnahme

- Anregungen:** ■ Forderung nach einer flächendeckenden Begrünung (Sträucher und Bäume) des Untersuchungsgebietes
- Stellungnahme:** ■ der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen; eine Berücksichtigung erfolgt nicht, da eine lärmmindernde Wirkung der Maßnahme nicht nachweisbar ist
- Anregungen:** ■ Forderung, die Äußere Neustadt als Vorranggebiet für die Initiative „Elektromobilität“ vorzusehen
- Stellungnahme:** ■ der Hinweis wird in einer neuen Maßnahme (*Konzept „Elektromobilität in der Äußeren Neustadt“*) formuliert
- Anregungen:** ■ Forderung nach einer Schallschutzwand auf der Brücke über die Prießnitz bzw. entlang der kompletten Stauffenbergallee im Untersuchungsgebiet
- Stellungnahme:** ■ Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Der Ausbau der Stauffenbergallee östlich der Königsbrücker Straße erfolgte auf der Grundlage einer Plangenehmigung bzw. einer Planfeststellung. In den Verfahren wurden die Belange des Lärmschutzes nach den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes geprüft.
- Anregungen:** ■ der Alaunpark und das LSG Dresdner Heide sind als „ruhige Gebiete“ zu schützen
- Stellungnahme:** ■ Der Schutz wird gewährleistet, indem rings um den Alaunpark verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen werden. Die Dresdner Heide hat nur eine punktuelle Berührung mit dem Plangebiet.
- Anregungen:** ■ Forderung nach einer Sackgassenregelung in der Tannenstraße ab Hans-Oster-Straße mit Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge und Anwohner/-innen
- Stellungnahme:** ■ dem Hinweis wird teilweise gefolgt

- Tannenstraße ist Teil des Reisebuspark-/leitsystems der LH Dresden; Forderung nach einer Sackgassenregelung in der Tannenstraße kann nicht gefolgt werden
 - neue Maßnahme eingefügt (*grundhafter Ausbau der Tannenstraße zwischen Königsbrücker Straße und Alaunplatz*), welche nachrichtlich den geplanten Ausbau der Tannenstraße durch das STA beschreibt und infolge des Belagwechsels zu einer Lärminderung führen wird
- Anregungen:**
- Forderung, Maßnahmen gegen Gaststätten, Vergnügungsstätten und andere gewerbliche Anlagen zu entwickeln
- Stellungnahme:**
- dem Vorschlag wird nicht gefolgt
 - gegen den anlagenbezogenen Lärm ist einzelfallbezogen mit den einschlägigen Regelungen des BImSchG vorzugehen
- Anregungen:**
- Forderung, ein großflächiges Netz von Einbahnstraßen im Untersuchungsgebiet zu entwickeln
- Stellungnahme:**
- dem Vorschlag wird nicht gefolgt
 - Maßnahme würde zu Umwegfahrten und keinem höheren Netz-widerstand führen
- Anregungen:**
- Forderung, flächendeckend bevorrechtigte Radwege vorzusehen
- Stellungnahme:**
- dem Vorschlag wird nicht gefolgt
 - die Anlage von bevorrechtigten Radwegen widerspricht den im Untersuchungsgebiet vorgesehenen Tempo-20/30-Zonen
- Anregungen:**
- Einbahnstraßenregelung für Louisenstraße aufheben
- Stellungnahme:**
- dem Vorschlag wird im Rahmen des Lärmaktionsplanes nicht gefolgt, Maßnahmen ist aber Teil des verkehrlichen Rahmenplanes für die Äußere Neustadt

- Anregungen:**
- Forderung nach einer Beseitigung der Profilstreifen und Wiederherstellung der Pollerlinie in Höhe Erna-Berger-Straße auf der Antonstraße
- Stellungnahme:**
- Vorschlag besitzt nur geringe Relevanz für LAP Äußere Neustadt
 - der Hinweis wird an das Straßen- und Tiefbauamt weitergeleitet
- Anregungen:**
- Forderung, einen Quartierbus „Äußere Neustadt – Jägerpark“ einzuführen
- Stellungnahme:**
- dem Hinweis wird nicht gefolgt
 - Im Ergebnis einer gemeinsamen Untersuchung von DVB und Stadtverwaltung wurde ein Quartiersbus als gegenwärtig nicht sinnvoll abgelehnt.
- Anregungen:**
- Forderung nach einer direkten Zufahrt von der Bautzner Straße zum Herzzentrum in der Forststraße für Rettungsfahrzeuge
- Stellungnahme:**
- Die vorgeschlagene Zufahrt wurde im Rahmen der Planungen zur Prießnitzbrücke und der Haltestelle Diakonissenweg geprüft. Sie ist nicht umsetzbar.
- Anregungen:**
- Forderung nach einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung für den Lkw-Verkehr auf den Hauptstraßen
- Stellungnahme:**
- dem Vorschlag wird nicht gefolgt
 - Maßnahme führt zu negativen Auswirkungen auf die übrigen Verkehre insbesondere den ÖPNV
- Anregungen:**
- Forderung nach einer Geschwindigkeitsüberwachung im gesamten Untersuchungsgebiet
- Stellungnahme:**
- dem Vorschlag wird gefolgt
 - neue Maßnahme eingefügt (regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung im gesamten Untersuchungsgebiet)