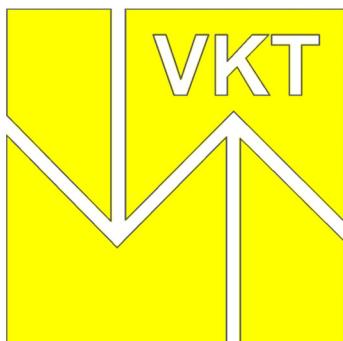




VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
Email: dresden@vkt-gmbh.de

Dresden, 25.03.2021

Teilgebiets-Lärmaktionsplan
für das Untersuchungsgebiet
Innere Neustadt
[Kurzfassung]
Beschluss Nr. V0372/20-SR/022/2021
Stadtrat, 04.03.2021

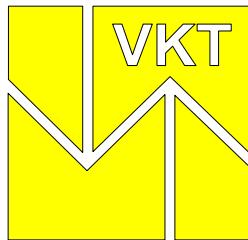


Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Innere Neustadt

[Kurzfassung]

**Beschluss Nr. V0372/20-SR/022/2021
Stadtrat, 04.03.2021**

Bearbeitung:



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19

Dipl.-Ing. Christoph Sommer (Projektleitung)

Dipl.-Ing. Arnd Bärsch

Katrin Sommer (Grafik)

Auftraggeber:



Landeshauptstadt Dresden

Umweltamt

Dresden, 25.03.2021

Inhalt:	Seite
1 Vorbemerkung	1
2 Inhalte des Lärmaktionsplanes	2
2.1 Untersuchungsgebiet	2
2.2 Rechtlicher Rahmen	3
2.3 Planzielwerte der Lärmaktionsplanung	4
2.4 Zuständige Behörde	5
2.5 Lärm- und Konfliktanalyse	5
2.6 Betroffenheitsanalyse	7
2.7 Maßnahmen zur Lärmminderung	7
2.8 Maßnahmenbeurteilung	8
3 Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung	10

1 Vorbemerkung

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie¹ sind als Grundlage der Lärmaktionsplanung so genannte Lärmkarten zur Analyse der Lärmbelastung zu erstellen und darauf aufbauende Lärmaktionspläne zu erarbeiten. Die Öffentlichkeit muss über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert werden und Gelegenheit zur Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung erhalten.

Die Landeshauptstadt (LH) Dresden hat im Rahmen der Lärmkartierung die von Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3.000 Fahrzeugen im durchschnittlichen Tagesverkehr, von den Straßenbahnstrecken und vom Flughafen ausgehende Verkehrslärmbelastung im Ballungsraum Dresden erfasst, die Betroffenheiten ermittelt und unter <http://www.dresden.de/laerm> dokumentiert. Im Rahmen der Bearbeitung des am 04.01.2016 vom Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft der LH Dresden beschlossenen **Masterplanes Lärmminderung**² wurden aus einer vertiefenden Auswertung der Lärmkartierung und der Betroffenheiten die von den Verkehrslärmemissionen am stärksten betroffenen Stadtteile herausgearbeitet. Für diese Stadtteile sind auf Grundlage der relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen **teilgebietsbezogene Lärmaktionspläne** aufzustellen. Einer dieser besonders betroffenen Stadtteile ist die **Innere Neustadt**.

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

² Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Masterplan Lärmminderung, Beschluss-Nr. V0775-UK/FH/SE/016/2016, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 04.01.2016

2 Inhalte des Lärmaktionsplanes

2.1 Untersuchungsgebiet

Untersuchungsgebiet ist der Stadtteil Innere Neustadt und damit der nördliche Teil der Dresdner Innenstadt. Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch den Straßenzug Antonstraße / Bautzner Straße im Norden, die Gleisanlagen der Deutschen Bahn im Westen, die Elbe im Süden und den Diakonissenweg im Osten (**vgl. Bild 1**), wobei die genannten Verkehrswege Teil des Untersuchungs- bzw. Plangebietes sind.



Bild 1: Untersuchungsgebiet

Auf einer Fläche von ca. 180 ha leben im Untersuchungsgebiet mit Hauptwohnsitz rund 7.600 Einwohner (EW). Die Bevölkerungsdichte beträgt rund 4.270 Einwohner pro km²³.

Die Innere Neustadt ist als rechtselbischer, strukturell erhaltener Teil der Dresdner Innenstadt von wesentlicher Bedeutung für die Identität der Stadt Dresden. Das Untersuchungsgebiet gilt als herausragendes Zeugnis europäischer Stadtbaukunst. Städtebauliche Planungen verschiedener Epochen nahmen den jeweiligen Charakter auf und prägen das Gebiet noch heute. Die einzelnen Teilbereiche werden durch die unterschiedlichen Bautypologien geprägt; von Straßenzügen barocker Bürgerhausbebauung in geschlossener Bauweise bis hin zur klassizistischen Gartenstadt in offener Bauweise.

³ Landeshauptstadt Dresden, Kommunale Statistikstelle - Bevölkerung und Haushalte 2016

Das Untersuchungsgebiet ist durch eine dichte Bebauung und einen hohen Anteil an versiegelten Flächen geprägt. Östlich der Glacisstraße befinden sich fast ausschließlich Wohnbauflächen (**vgl. Bild 2**). Der Abschnitt zwischen Albertstraße und Hospitalstraße wurde in den letzten Jahren durch den Ausbau des Regierungsviertels weiter umgestaltet und durch eine gemischte Verwaltungs-, Wohn- und Geschäftsnutzung neu belebt. Westlich der Albertstraße zeichnet sich das Untersuchungsgebiet durch vorwiegend gemischte Bauflächen mit einem hohen Arbeitsstättenanteil aus (**vgl. Bild 2**). Mit Ausnahme der Elbwiesen und der Parkanlagen am Königsufer im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes sind kaum öffentliche Grünflächen vorhanden.

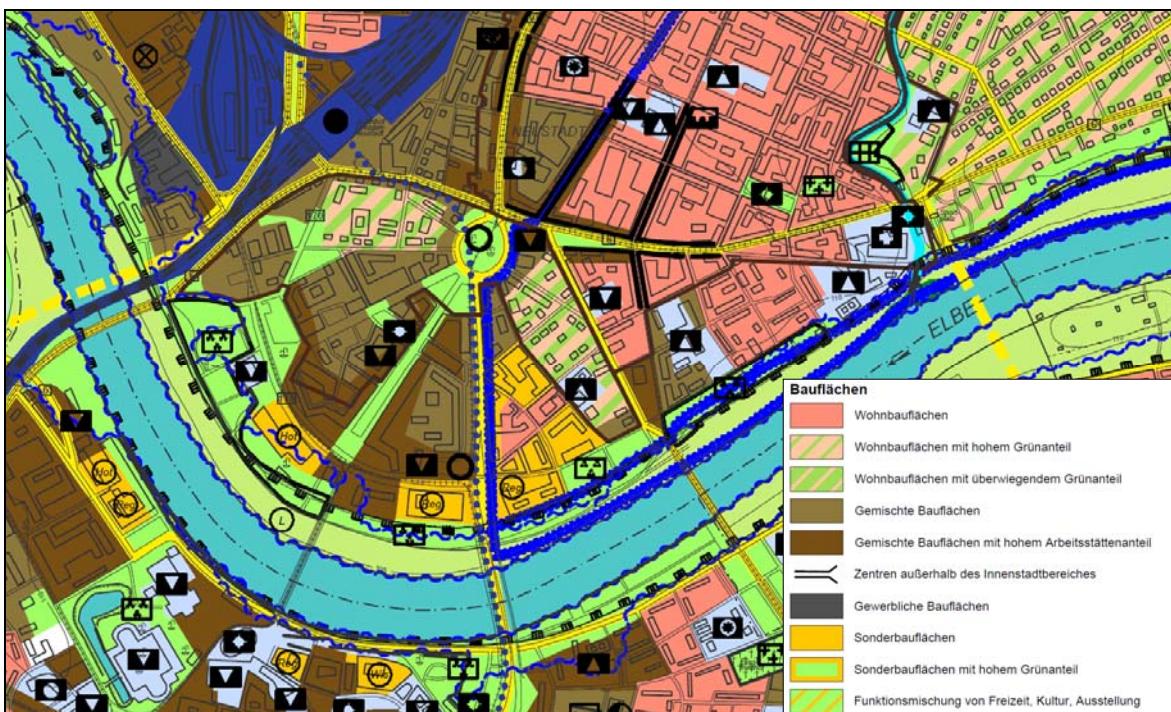


Bild 2: Flächennutzungsplan der LH Dresden (Stand 2003)⁴, Ausschnitt

2.2 Rechtlicher Rahmen

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie⁵. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie aus dem Jahr 2002 wurde mit Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)⁶ im Jahr 2005 und mit der Einführung der Ver-

⁴ Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden (Stand: 3. April 2003)
Der aktuelle Flächennutzungsplan in der Fassung vom 31. Januar 2020 (rechtswirksam seit dem 22. Oktober 2020) stellt westlich der Glacisstraße anstelle der Wohnbauflächen gemischte Bauflächen oder Sonderbauflächen dar.

⁵ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

⁶ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274, ber. S. 3753), zuletzt geändert am 8. April 2019 (BGBl. I S. 432)

ordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)⁷ im Jahr 2006 in nationales deutsches Recht umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde das BImSchG um einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärmminderungsplanung“ und den Paragraphen 47a bis 47f ergänzt.

Auf der Grundlage des Paragraph 47d des BImSchG ist die Stadt Dresden zur Lärmaktionsplanung verpflichtet. Im Fünfjahresturnus ist die Lärmaktionsplanung zu überprüfen und fortzuschreiben. Das Lärmschutzrecht hat damit eine deutliche Aufwertung erfahren.

Bei der Umsetzung sind neben den rechtlichen auch die finanziellen Rahmenbedingungen zu beachten. Diese werden durch die zur Verfügung stehenden Budgets der Fachämter definiert. Soweit der Umsetzung eine Fachplanung vorausgeht, erfolgt die Bereitstellung der finanziellen Mittel entsprechend der Beschlussfassung des Stadtrates zum jeweiligen Gesamtvorhaben.

Mit der Feststellung von planerischen Zielwerten leitet sich keine unmittelbare Verpflichtung zur Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen ab. Auch lässt sich ein individueller Rechtsanspruch auf die Durchführung von lärmmindernden Maßnahmen nicht begründen. Ungeachtet dessen gilt es – bei aller Ernsthaftigkeit der Lärmauswirkungen – Maßnahmen im praktisch umsetzbaren Rahmen festzulegen.

Die eigentliche Bedeutung der Lärmaktionsplanung besteht in der Verpflichtung zur Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen.

2.3 Planzielwerte der Lärmaktionsplanung

Für die planerische Ableitung der Maßnahmen zur Lärmminderung und den Nachweis des begründeten Vorgehens bedarf es einer Festlegung von planerischen Zielwerten.

Um eine europaweite Vergleichbarkeit der Lärmkarten zu gewährleisten, sind der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (Level Day, Evening, Night) und der Nacht-Lärmindex L_{Night} als einheitliche Kenngrößen für die Geräusch-Immissionen festgelegt. Beim L_{DEN} handelt es sich um einen gemittelten Schalldruckpegel über den gesamten Tageszeitraum (24 h) mit Gewichtungsfaktoren von 5 dB(A) für die vierstündige Abendzeit zwischen 18.00 und 22.00 Uhr und von 10 dB(A) für die achtstündige Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr. Der L_{DEN} ist ein Indikator für die Lärmbelästigung. Der L_{Night} ist ein gemittelter Schalldruckpegel über die achtstündige Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr, der als Grundlage für Aussagen über Schlafstörungen dient.

Eine Festlegung bundesweit einheitlicher Zielwerte im Rahmen der Aktionsplanung gibt es nicht. Dies würde den örtlich sehr unterschiedlichen Gegebenheiten nicht gerecht werden. Für die Lärmaktionsplanung muss deshalb die zuständige Kommune Planzielwerte (Auslösewerte) festlegen, die mit der schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes angestrebt werden sollen.

Die LH Dresden hat im Masterplan Lärmminderung folgende Planzielwerte definiert:

- **Tages-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN}): 65 dB(A)**
- **Nachtlärmindex (L_{Night}): 55 dB(A)**

⁷ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Diese planerische Festlegung folgt den Empfehlungen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)⁸ und dem Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz (UMK) und des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen.

2.4 Zuständige Behörde

Zuständig für die Erstellung von Lärmaktionsplänen sind im Freistaat Sachsen nach § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden. Die zuständige Behörde in Dresden ist das Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden.

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Umwelt und Kommunalwirtschaft
Umweltamt
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

2.5 Lärm- und Konfliktanalyse

Einen Überblick über die Lärmimmissionssituation in der Inneren Neustadt liefert die 2017 durch das Umweltamt Dresden erstellte Lärmkartierung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie. Für den Ballungsraum Dresden wurden Lärmkarten für die Lärmquellen Kfz-Verkehr und Straßenbahnverkehr getrennt nach L_{DEN} und L_{Night} erstellt.

Deutlich sind in den Lärmkarten für den Kfz-Verkehr die Isophonenbänder entlang der Bundesstraßen im Untersuchungsgebiet ersichtlich, in deren Seitenräumen durchgängig Lärmbelastungen von über 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. von über 60 dB(A) (L_{Night}) auftreten. Die höchsten Lärmbelastungen treten an der Bebauung in der Bautzner Straße auf: Zwischen Hoyerswerdaer Straße und Wolfsgasse mit einem L_{DEN} bis zu 75 dB(A) sowie einem L_{Night} bis zu 70 dB(A) zwischen Löwenstraße und Wolfsgasse⁹.

Mit Ausnahme der Weintraubenstraße werden die Planzielwerte an allen Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet (vgl. Kap. 2.3) sowohl im Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN}) als auch im Nacht-Lärmindex (L_{Night}) überschritten. Besonders hohe Lärmbelastungen werden mit $L_{DEN} \sim 70$ dB(A) und $L_{Night} \sim 60$ dB(A) in der Albertstraße erreicht.

Die höchsten Lärmpegel L_{DEN} beim Schienenverkehrslärm der Straßenbahn werden mit 70 dB(A) in der Hoyerswerdaer Straße, der Antonstraße (zwischen Albertplatz und Robert-Blum-Straße), der Bautzner Straße westlich der Hoyerswerdaer Straße sowie am Albert- und Carolaplatz an der Bebauung erreicht. Der höchste Nachtlärmindex mit einem L_{Night} bis zu 65 dB(A) wird an der Bebauung der Hoyerswerdaer Straße (zwischen Bautzner Straße und Melanchthonstraße) festgestellt. In der Hoyerswerdaer Straße sind die Lärmbelastungen der Straßenbahn höher als die des Kfz-Verkehrs.

In der Großen Meißner Straße ist beim Straßenbahnverkehrslärm sowohl für den Lärmindex L_{DEN} als auch für den Lärmindex L_{Night} ein um 15 dB(A) geringerer Lärmpegel als in der Hoyerswerdaer Straße festzustellen. Obwohl in beiden Straßenzügen jeweils zwei

⁸ Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmkartierung in der Fassung des Beschlusses der 112. Sitzung der LAI vom 07. bis 08. September 2006)

⁹ Die im Juli 2019 erfolgte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den Nachtstunden wirkt sich um ca. 3 dB(A) pegelmindernd aus.

Straßenbahnenlinien verkehren, resultieren in der wesentlich engeren Straßenschlucht der Hoyerswerdaer Straße in Verbindung mit der geschlossenen Randbebauung und der Pflasterbefestigung deutlich höhere Lärmbelastungen als in der Großen Meißner Straße. In der Großen Meißner Straße verlaufen die Straßenbahngleise in größerer Entfernung zur (nicht geschlossenen) Randbebauung in Mittellage mit einer Rasenbefestigung.

Die Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes bezieht sich auf die Bahnstrecke Dresden-Hauptbahnhof – Dresden-Neustadt, welche das Untersuchungsgebiet im Westen begrenzt. Im unmittelbaren Verlauf der Gleise wurden Lärmpegel im Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} von über 75 dB(A) berechnet. Durch die Lage der Bahnanlage auf einem Bahndamm werden auch in der Wohnbebauung hinter der ersten Häuserzeile hohe Lärmbelastungen von teilweise bis zu 65 dB(A) (L_{DEN}) erreicht (bspw. in Höhe der Antonstraße). Im Nachtzeitraum (L_{Night}) ist der Lärmpegel nur geringfügig um 5 dB(A) niedriger als beim Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} .

Die maximalen Überschreitungen der festgelegten Planzielwerte von 65 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} und von 55 dB(A) für den Nachtzeitraum (L_{Night}) für den Straßenverkehr, Straßenbahnverkehr und Eisenbahnverkehr sind in **Tab. 1** dargestellt.

Abschnitt	maximale Überschreitung der angestrebten Zielwerte in dB(A)					
	MIV		Straßenbahn		Eisenbahn	
	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
Albertstraße zwischen Albertplatz und Carolaplatz	5	5	-	-		
Antonstraße zwischen Albertplatz und Bahnhof Neustadt	5	5	5	10		
Antonstraße zwischen Leipziger Straße und Marienbrücke	5	10	5	5		
Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Rothenburger Straße	5	10	5	5		
Bautzner Straße zwischen Löwenstr. und Wolfsgasse	10	15	5	5		
Glacisstraße zwischen Tieckstraße und Melanchthonstraße	-	-	-	-		
Große Meißner Straße Höhe Palaisplatz	5	5	-	-		
Hainstraße zwischen Theresienstraße und Antonstraße	5	5	-	-		
Hoyerswerdaer Straße zwischen Carusufer und Melanchthonstraße	-	-	5	10		
Wigardstraße zwischen Archivstraße und Glacisstraße	-	-	-	-		
Bahnstrecke Hbf. – Bf. Neustadt Höhe Antonstraße	-	-	-	-	5	5

Tab. 1: maximale Überschreitung der angestrebten Zielwerte in dB(A) auf ausgewählten Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet

2.6 Betroffenheitsanalyse

Die Abschätzung der Anzahl lärmgefährdeter Einwohner in der Inneren Neustadt Dresden ist Teil des „Masterplan Lärmminderung“ der Stadt Dresden. Als besonders stark betroffen gelten dabei diejenigen Einwohner, welche einem Nacht-Lärmindex von mindestens 60 dB(A) ausgesetzt sind. Die Ermittlung der Betroffenheiten erfolgte nach dem so genannten Betroffenenindex, einerseits für die am stärksten betroffenen Flächen in Dresden, andererseits für Straßenabschnitte mit den höchsten Betroffenheiten. Der Betroffenenindex setzt dabei die Höhe der Überschreitung des 60-dB(A)-Wertes mit der Anzahl der betroffenen Einwohner in Bezug.

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Lärmminderung wurden die von den Überschreitungen der Lärmzielwerte betroffenen Einwohner gebäude- bzw. fassaden-scharf ermittelt. Danach sind im Untersuchungsgebiet in den Nachtstunden insgesamt ca. 1.000 EW von einem Lärmpegel über den Planzielwerten betroffen. Eine detaillierte Betrachtung des Betroffenenindex ist dem Masterplan Lärmminderung der LH Dresden zu entnehmen.

Die Straßenabschnitte mit den meisten vom Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohnern im Nachtzeitraum liegen vor allem in der Bautzner Straße, der Albertstraße und der Hoyerswerdaer Straße, aber auch an der Glacisstraße und der Großen Meißenstraße in der Nähe des Palaisplatzes.

2.7 Maßnahmen zur Lärmminderung

Die Ableitung von Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung Innere Neustadt Dresden basiert auf den Ergebnissen der Analyse (**vgl. Kap. 2.5**) und orientiert sich an allgemeingültigen Strategien zur Reduzierung der vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen. Diese werden den folgenden **Handlungsfeldern** zugeordnet:

- Reduktion der Verkehrsbelastungen,
- Schwerverkehr,
- Verkehrsablauf, Verkehrsfluss und Verkehrsorganisation,
- Straßenraumgestaltung und bauliche Ausführung der Fahrbahn,
- Schienenverkehr,
- Förderung lärmärmer Verkehrsmittel,
- Bauleitplanung (Stadtplanung).

Das Maßnahmenkonzept zur Lärmminderung enthält auch Maßnahmen aus bereits vorliegenden Fachplanungen der Stadt Dresden (z.B. Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025plus¹⁰, Luftreinhalteplan¹¹, Straßensanierungsprogramm), aus lärmrelevanten Parallelplanungen im Untersuchungsgebiet Innere Neustadt (z. B. Parkraumkonzept, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) sowie Hinweise auf übergeordnete Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Verlegung von Bundesstraßen.

¹⁰ Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025plus, LH Dresden, 20.11.2014

¹¹ Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Dresden 2017 (Stadtratsbeschluss 24.01.2019)

Bei der Zusammenstellung der Maßnahmen wird nach den Zeithorizonten kurzfristig (mögliche Umsetzung innerhalb von 3 Jahren), mittelfristig (4-8 Jahre) und langfristig (>8 Jahre) unterschieden.

Der Lärmaktionsplan enthält 15 Einzelmaßnamen der oben genannten Handlungsfelder und Umsetzungshorizonte.

Vordringlich und besonders wirksam sind Maßnahmen zur Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im Nebennetz (Ausweitung und Vereinheitlichung der Tempo-30-Regelungen, Anpassungen des Verkehrsregimes zur Vermeidung von Schleichverkehren) sowie die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an besonders lärmäuffälligen Hauptverkehrsstraßen.

Bei einer vollständigen Umsetzung aller vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen kann vor allem im Wohngebiet östlich der Glacisstraße (insbesondere an der Hoyerswerdaer Straße und den angrenzenden Nebenstraßen) sowohl für den Tageszeitraum als auch für den Nachtzeitraum eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastungen erreicht werden. Die Planzielwerte für die Lärmbelastungen können damit bei den meisten Betroffenen eingehalten werden. Am Palaisplatz sowie in den Nachtstunden in der Albertstraße ist ebenfalls eine mittlere bis starke Reduzierung der Lärmbelastungen erreichbar. Die Anzahl der heute von Lärmbelastungen über den Planzielwerten betroffenen Einwohner kann dort deutlich reduziert werden.

2.8 Maßnahmenbeurteilung

In der Bewertung der Maßnahmen werden neben dem Lärmminderungspotenzial und dem Umsetzungshorizont auch die grob geschätzten Kosten berücksichtigt, wobei nach 4 Kategorien unterschieden wird:

- In den Kategorien 1 (Kosten bis ca. 5.000,00 €) und 2 (Kosten bis ca. 25.000,00 €) befinden sich vorwiegend Maßnahmen, die in der Regel ohne städtebauliche und straßenraumgestalterische Eingriffe realisiert werden können.
- Die Kategorien 3 (Kosten bis ca. 100.000,00 €) und 4 (Kosten über 100.000,00 €) umfassen vorwiegend städtebauliche und straßenraumgestalterische Maßnahmen.

Die Einteilung der Maßnahmen nach ihrem Lärmminderungspotenzial (Effektivität) erfolgt in den drei Stufen:

- gering – Senkung des Lärmpegels um weniger als 1 dB(A),
- mittel – Pegelminderungen von 1 bis 3 dB(A),
- hoch – Pegelminderungen von mehr als 3 dB(A).

Für insgesamt 6 Maßnahmen kann kein quantitatives Lärmminderungspotenzial angegeben werden. Diese Maßnahmen wirken aber indirekt und führen in Kombination mit weiteren Maßnahmen zu einer quantitativ feststellbaren Lärmminderung.

In der nachfolgenden **Tab. 2** sind die Maßnahmen zur Lärmminderung in der Inneren Neustadt nach ihren Zeithorizonten, den Kostenkategorien und ihren Lärmminderungspotenzialen dargestellt.

Beschluss vom 04.03.2021 - Kurzfassung

Kosten	Umsetzung der Maßnahme < 3 Jahre	Umsetzung der Maßnahme 3-8 Jahre	Umsetzung der Maßnahme > 8 Jahre
Kategorie 1 bis 5.000 €	M3: LKW-Nachtfahrverbote auf ausgewählten Straßen im Untersuchungsgebiet ⊕ M4: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts (22-06 Uhr) in ausgewählten Hauptverkehrsstraßen ⊕ M6: regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung an Konfliktorten im Untersuchungsgebiet ⊕		M5: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen Rothenburger Str. und Prießnitzstraße ⊕
Kategorie 2 bis 25.000 €	M11: Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im Untersuchungsgebiet ⊕		M16: Verlegung der Bundesstraßen aus dem Untersuchungsgebiet ⊕
Kategorie 3 bis 100.000 €	M2: Erweiterung der CarSharing-Angebote im Untersuchungsgebiet ⊕ M7: laufende Straßeninstandsetzung im gesamten Untersuchungsgebiet ⊕	M12: Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes der Großen Meißner Straße im Zusammenhang mit den Maßnahmen M11 und M13 M13: Einschränkung der Zufahrt zum Palaisplatz am KP Große Meißner Str./ Palaisplatz im Zusammenhang mit den Maßnahmen M11 und M12	
Kategorie 4 über 100.000 €	M8: Schaffung attraktiver Radverkehrsanlagen im Zuge der Albertstraße ⊕ M9: Verwendung von schalloptimierten Gleisoberbauformen in der Bautzner Straße	M14: Umgestaltung des KP Neustädter Markt im Zusammenhang mit Sperrung der Augustusbrücke für den Kfz-Verkehr ⊕ M15: Lärmschutzmaßnahmen an den Gleisanlagen der DVB in der Hoyerswerdaer Straße	M10: Schließen von Baulücken im Untersuchungsgebiet

- [Orange] hohes Lärminderungspotenzial (> 3 dB(A))
- [Orange] mittleres Lärminderungspotenzial [1-3 dB(A)]
- [Gelb] geringes Lärminderungspotenzial [≤ 1 dB(A)]
- [Hellgelb] indirektes Lärminderungspotenzial

- ⊕ positiver Effekt für Luftreinhaltung
- ⊕ schwacher positiver Effekt für Luftreinhaltung

Tab. 2: Zusammenfassung der Maßnahmen nach Zeithorizonten, Kosten und Lärminderungspotenzialen

3 Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 47d, Abs. 3 des BImSchG erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes für die Innere Neustadt. Der Offenlagebeschluss erfolgte am 06.06.2019 durch den Dresdner Stadtrat.

Vom 22. August bis zum 23. September 2019 lag der Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Innere Neustadt (Stand 06.06.2019) im Dresdner Umweltamt aus. Gleichzeitig war er online unter www.dresden.de/laerm einsehbar. Bis zum 7. Oktober 2019 konnten Stellungnahmen beim Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden auf dem Postweg oder per E-Mail abgegeben oder während der Sprechzeiten zur Niederschrift vorgebracht werden. Außerdem wurde die Öffentlichkeit am 16. September 2019 im Rahmen einer Bürger/-innen-Versammlung informiert und zu Vorschlägen für die Lärmaktionsplanung angehört.

Im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen dem Umweltamt insgesamt 35 Hinweise und Anmerkungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden, aber auch von Behörden der Landeshauptstadt Dresden und des Freistaates Sachsen ein.

Die Hinweise und Anmerkungen wurden in Abstimmung mit dem Umweltamt der LH Dresden ausgewertet, bewertet, abgewogen und ggf. in die Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung übernommen.

Dipl.-Ing. Christoph Sommer, Dipl.-Ing. Arnd Bärsch

Dresden, 25.03.2021