



Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
zum Offenlage-Entwurf vom 06.06.2019
(Sachstand: 16.03.2020)

Privateinwender und Träger öffentlicher Belange (TöB's):

Index	
#1-#6	privat
	TöB:
%01	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
%02	Handwerkskammer Dresden
%03	Industrie- und Handelskammer Dresden
%04	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
%05	ADFC Dresden

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
0	#01	<p>Nach Einsicht des Entwurfs zum Lärmaktionsplan zur Inneren Neustadt vermisste ich wirksame Maßnahmen zum Schutz der Anwohner der Antonstraße sowie benachbarter Straßen. Sie haben festgestellt, dass in der Antonstraße zwischen Albertplatz und Bahnhof Neustadt die angestrebten Zielwerte besonders durch den Schienenverkehrslärm der Straßenbahnen (70 bzw. 65 dB) um 10 dB(!) stark überschritten werden. In der Straße verkehren 3 Straßenbahnlinien mit einer Taktfrequenz von ca. 10 Minuten in beiden Richtungen. Das bedeutet eine Überschreitung der von der Landeshauptstadt festgelegten Planwerte im Rhythmus von durchschnittlich 1 bis 2 Minuten am Tage! Nachts erhöht sich der zeitliche Abstand entsprechend der geänderten Taktfrequenz der Bahnen, währenddessen aufgrund des reduzierten Individualverkehrs der Lärmpegel verstärkt wahrgenommen wird.</p> <p>Im Entwurf des Aktionsplanes finde ich weder eine Berücksichtigung der Häufigkeit der Lärmquelle (Anzahl Bahnlinien, Taktfrequenz) noch Maßnahmenvorschläge zur effektiven Reduzierung der Lärmbelastung.</p> <p>Neben den Anwohnern der Antonstraße 5 bis 18 sind aufgrund der offenen Bebauung auch die Anwohner der angrenzenden Straßen Schlesischer Platz, Erna-Berger-Straße und Carolinenstraße betroffen. Die Lärmbelastung sollte nicht nur erwähnt werden. Vorschläge für eine Lärmreduzierung sollten mit den Anwohnern und den Verkehrsbetrieben abgestimmt werden!</p> <p>Die Vorrangigkeit des ÖPNV steht hier nicht zur Disposition. Dennoch stellt sich die Frage, warum Bahnen auf einer Strecke von ca. 200 m zwischen Albertplatz und Haltestellenbeginn Bahnhof Neustadt auf 50-60 km/h beschleunigen müssen? Der Lärm, welcher bei den Stadtbahnwagen bei niedrigerer Geschwindigkeit entsteht, ist vernachlässigbar. Eine allgemeine Begrenzung auf 30 km/h könnte eine sehr wirksame und für alle vertretbare Maßnahme darstellen. Dies würde gleichzeitig die Verkehrssituation für viele Fußgänger/Radfahrer beim Überqueren der Antonstraße in Höhe Erna-Berger-Straße verbessern. Viele tägliche Beinaheunfälle könnten vermieden werden. Eine Reduzierung der Fahrtzeit des ÖPNV von wenigen Sekunden könnte hier zugunsten einer verbesserten Verkehrssituation und einer drastischen Verringerung des überhöhten Lärmpegels in Kauf genommen werden.</p>	<p><i>Dem Anliegen wird im Lärmaktionsplan nicht entsprochen.</i></p> <p>Die Antonstraße wurde im Jahr 2006 auf der Grundlage eines Plangenehmigungsverfahrens ausgebaut. Der Beschluss des Regierungspräsidiums Dresden vom 06.04.2005 sprach den Eigentümern der Gebäude, bei denen die jeweils maßgebenden Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, einen Anspruch auf Erstattung von erforderlichen Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen) zu. Dies trifft auch auf das vom Absender bewohnte Gebäude zu. Straßenverkehrsrechtliche Regelungen zum Lärmschutz, wie eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, werden im Plangenehmigungsbeschluss nicht getroffen.</p>
1	#02	<p>Der Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplans beschreibt auf S. 16 die erheblichen Durchgangsverkehrsanteile in der Theresienstraße.</p> <p>Nach Anlage 1 ergab die Kordonzählung am 16.06.2016 für den durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehr (DTVw) in der Theresienstraße/Hainstraße 2.940 Kfz, im Abschnitt vor dem Albertplatz waren es noch 2.227 Kfz, davon 520 Linksabbieger aus der Hainstraße (mit 56 % Anteil Durchgangsverkehr) und 1.307 Rechtsabbieger (mit 65 % Anteil Durchgangsverkehr). Dabei ergab die Auswertung, dass der wesentliche Teil des Verkehrs aus der Theresienstraße – anders als heute – zu 63 % in Richtung Äußere Neustadt fuhr. Von dem Durchgangsverkehr der Linksabbieger aus der Hainstraße</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen (inkl. Ergebnisse der Stichprobenzählung des Verfassers).</i></p> <p>Das Problem des gebietsfremden Durchgangsverkehrs in der Theresienstraße wird durch die aktuellen Beobachtungen erneut bestätigt.</p> <p>Die 15-Min.-Stichprobenzählungen sind allerdings kein zuverlässiger Nachweis für eine gegenüber 2016</p>

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung																																																																								
		<p>(520 Kfz) waren es 474 Kfz (= 91 %), von dem der Rechtsabbieger (1.307 Kfz) waren es 683 Kfz (= 52 %).</p> <p>Da die Ergebnisse dieser Kordonzählung bezüglich der Hauptkomponenten des Durchgangsverkehrs nicht mehr mit den aktuellen Beobachtungen der Anwohner übereinstimmen, wurden am 24. und 25.9.19 vom Verfasser eine Stichprobenzählung zur Ermittlung der heutigen Relationen von Links- und Rechtsabbiegern sowie der ausfahrenden Fahrzeuge in Richtung Bautzener Straße und Carolabrücke durchgeführt.</p> <p>Ermittelt wurde, dass in den Spitzenstunden vormittags mit 75 % und nachmittags mit 66 % der überwiegende Teil der Kfz als Linksabbieger aus der Hain- in die Theresienstraße einbogen. Beim Ausfahren zum Albertplatz fuhren vormittags mit 66 % und nachmittags mit 59 % die meisten Fahrzeuge in Richtung Carolabrücke (vgl. Tabelle).</p> <p>Tabelle: Anzahl und Richtung der in die Theresienstraße ein- und ausfahrenden Kfz am 24. und 25.09.2019 in [Kfz/15 Min.] während der Morgen- und Abendspitzenstunde</p> <table> <tr> <th colspan="4">Theresienstraße</th></tr> <tr> <th colspan="2">Einfahrt Hainstraße</th><th colspan="2">Ausfahrt Albertplatz Richtung</th></tr> <tr> <th>Linksabbieger</th><th>Rechtsabbieger</th><th>Carolabrücke</th><th>Bautzner Straße</th></tr> <tr> <td colspan="4">Vormittag 24.09.19</td></tr> <tr> <td colspan="2">8.50 - 9.05 Uhr</td><td colspan="2">8.30 - 8.45 Uhr</td></tr> <tr> <td>69</td><td>21</td><td>51</td><td>21</td></tr> <tr> <td colspan="4">Nachmittag 24.09.19</td></tr> <tr> <td colspan="2">16.15 - 16.30 Uhr</td><td colspan="2">16.35 - 16.50 Uhr</td></tr> <tr> <td>43</td><td>16</td><td>23</td><td>20</td></tr> <tr> <td colspan="4">-----</td></tr> <tr> <td colspan="4">Vormittag 25.09.19</td></tr> <tr> <td colspan="2">8.25 - 8.40 Uhr</td><td colspan="2">8.45 - 9.00 Uhr</td></tr> <tr> <td>95</td><td>35</td><td>27</td><td>19</td></tr> <tr> <td colspan="4">Nachmittag 25.09.19</td></tr> <tr> <td colspan="2">16.15 - 16.30 Uhr</td><td colspan="2">16.35 - 16.50 Uhr</td></tr> <tr> <td>37</td><td>26</td><td>33</td><td>19</td></tr> <tr> <td colspan="4">=====</td></tr> <tr> <td>244</td><td>98</td><td>134</td><td>79</td></tr> </table>	Theresienstraße				Einfahrt Hainstraße		Ausfahrt Albertplatz Richtung		Linksabbieger	Rechtsabbieger	Carolabrücke	Bautzner Straße	Vormittag 24.09.19				8.50 - 9.05 Uhr		8.30 - 8.45 Uhr		69	21	51	21	Nachmittag 24.09.19				16.15 - 16.30 Uhr		16.35 - 16.50 Uhr		43	16	23	20	-----				Vormittag 25.09.19				8.25 - 8.40 Uhr		8.45 - 9.00 Uhr		95	35	27	19	Nachmittag 25.09.19				16.15 - 16.30 Uhr		16.35 - 16.50 Uhr		37	26	33	19	=====				244	98	134	79	<p>veränderte Routenwahl des Durchgangsverkehrs. Das Sicherheitsproblem beim Linksabbiegen aus der Hain- in die Theresienstraße ist bekannt und im vorliegenden Lärmaktionsplan als zusätzliche Begründung für das Unterbinden dieser Verkehrsbeziehung enthalten.</p>
Theresienstraße																																																																											
Einfahrt Hainstraße		Ausfahrt Albertplatz Richtung																																																																									
Linksabbieger	Rechtsabbieger	Carolabrücke	Bautzner Straße																																																																								
Vormittag 24.09.19																																																																											
8.50 - 9.05 Uhr		8.30 - 8.45 Uhr																																																																									
69	21	51	21																																																																								
Nachmittag 24.09.19																																																																											
16.15 - 16.30 Uhr		16.35 - 16.50 Uhr																																																																									
43	16	23	20																																																																								

Vormittag 25.09.19																																																																											
8.25 - 8.40 Uhr		8.45 - 9.00 Uhr																																																																									
95	35	27	19																																																																								
Nachmittag 25.09.19																																																																											
16.15 - 16.30 Uhr		16.35 - 16.50 Uhr																																																																									
37	26	33	19																																																																								
=====																																																																											
244	98	134	79																																																																								

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Den Hauptanteil des Durchgangsverkehrs sowohl vormittags als auch nachmittags verursachen die Linksabbieger aus der Hainstraße und der Hauptteil der ausfahrenden Fahrzeuge fährt Richtung Petersburger und nicht Bautzener Straße!</p> <p>In der Nachmittagsspitzenstunde bieten sich wegen des hohen Verkehrsaufkommens stadtauswärts kaum noch Zeitlücken für die Linksabbieger. Beobachtet wurden kritische Fahrmanöver, Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern und Beinaheunfälle.</p>	
2	#02	<p>Nach dem Stand des Wissens wird mit der Gestaltung städtischer Verkehrsnetze u. a. angestrebt, die notwendigen Kfz-Verkehre auf möglichst wenigen leistungsgerechten Verkehrsstraßen, dem Vorbehaltsnetz, leistungsgerecht zu bündeln.</p> <p>Entsprechend dem Grundsatz „Bündeln und Beruhigen“ dürften auf dem Dresdner Vorbehaltsnetz etwa 80 % der Kfz-Fahrleistung auf weniger als 20 % der Gesamtlänge des Straßennetzes abgewickelt werden. Wegen der logarithmischen Ausbreitung des Schalls ist diese Strategie sinnvoll. Eine Verdoppelung der Kfz-Stärke führt zu nur 3 zusätzlichen dB(A) Lärmbelastung. Der Lärmunterschied von 20 % mehr Verkehr ist vom menschlichen Ohr kaum wahr zu nehmen.</p> <p>Diese Zusammenhänge spielen auch für die Theresienstraße eine Rolle.</p> <p>Auf dem sog. 26er Ring stößt die Hansastraße am Neustädter Bahnhof mit Verkehren aus dem Norden und von der BAB. Wegen der beengten Lage längs der Schienen und der Enge im Zulauf unter der Eisenbahnunterführung können aber die aus Richtung Norden kommenden Fahrzeuge nicht nach Osten in Richtung Anton-/Bautzener Straße abbiegen. Ohne entsprechende kostenintensive Aufweitung der Bahnunterführung fehlt der Platz für die erforderlichen Abbiegespuren. Dafür wurde bislang offensichtlich noch keine befriedigende Lösung geplant und umgesetzt.</p> <p>Hier liegt bereits die erste Ursache für Schleichverkehre in der Theresienstraße, weil der 26er-Ring am Neustädter Bahnhof seine Verteileraufgabe nicht erfüllen kann. Bezüglich des Zulaufes und der Verteilung der Verkehrsströme aus der Großenhainer und der Hansastraße über den 26er Ring ist es dringend – zumindest mittelfristig – geboten, diese Verbesserungen im Vorbehaltsnetz zu realisieren, statt Kfz-Verkehre stillschweigend durch Tempo-30-Zonen zu lenken!!</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplanes berücksichtigt die genannte „Bündelungsstrategie“ auf dem Hauptnetz.</p> <p>Deshalb soll gebietsfremder Durchgangsverkehr durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. Ausweitung von Tempo-30-Zonen) und die damit verbundene Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes vermieden bzw. durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Unterbinden von Fahrbeziehungen) verhindert werden. Dies gilt im Teilgebiet Innere Neustadt u. a. für die Theresienstraße, den Palaisplatz und das Quartier östlich der Glacisstraße.</p> <p>Lösungen für die Verkehrsbeziehung Hansastraße-Albertplatz wurden im Rahmen der verkehrsplanerischen Untersuchungen zur Neuorganisation des Schlesischen Platzes überprüft. Nach Beschluss vom 07.03.2018 wird diese Linksabbiegebeziehung nicht vorgesehen wegen der für 2030 prognostizierten Überlastung der Zufahrt zum Albertplatz.</p>
3	#02	<p>Die Hauptursache für die Schleichverkehre von Linksabbiegern durch die Theresienstraße ist die Linksabbiegemöglichkeit. Mit Warnschildern wird auf die Gefahr der Auffahrunfälle hingewiesen. Wegen der oft seltenen und kurzen Zeitlücken beim Linksabbiegen treten weiterhin Gefährdungen für die Theresienstraße querende Fußgänger und Radfahrer auf.</p> <p>Die empfohlene Maßnahme, die Linksabbiegemöglichkeit in der Hainstraße aufzuheben, ist dringlich und wichtig und deshalb nicht erst mittelfristig umzusetzen ...</p> <p>a) um die durch Linksabbieger in der Hainstraße verursachten Unfallgefahren zu beseitigen und</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Die Linksabbiegemöglichkeit selbst verursacht keinen Schleichverkehr. Ursache für den Schleichverkehr ist die Möglichkeit, bestimmte Verkehrsbeziehungen des Hauptverkehrsnetzes über die Theresienstraße „abzukürzen“ bzw. zu umfahren und damit evtl. Zeitverluste (z. B. an LSA-Knoten) zu vermeiden.</p>

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>b) um Durchgangsverkehre, die insbesondere seit geraumer Zeit durch Navigation des Verkehrs aus dem Nord-West-Korridor (BAB, Hansastr., Großenhainer Straße) durch die Theresienstraße in Richtung Carolabrücke und durch fehlende Abbiegemöglichkeiten am Neustädter Bahnhof für Verkehre aus diesem Korridor zur Bautzener Straße verursacht werden [zu unterbinden]</p> <p>c) Lkw-Fahrverbot in der Theresienstraße.</p>	<p>Die daraus resultieren (Lärm-)Belastungen für die Bewohner und die beschriebenen Verkehrssicherheitsprobleme sind Auslöser für die im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen.</p> <p>Das Anliegen, die Aufhebung der Linksabbiegemöglichkeit Hainstraße-Theresienstraße als Sofortmaßnahme umzusetzen, wird berücksichtigt. Dies ist die erste Stufe im präzisierten Maßnahmenplan.</p> <p>Die Aufhebung der Linksabbiegemöglichkeit betrifft auch den Lkw-Verkehr auf dieser bzgl. Durchgangsverkehr besonders kritischen Relation. Ein zusätzlich angeordnetes Lkw-Fahrverbot wird deshalb nicht als erforderlich erachtet. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr liegt gemäß den verfügbaren Verkehrszahlen der Stadt Dresden bei nur 2 % (vgl. Themenstadtplan). Ein Lkw-Fahrverbot kann nach Evaluation der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes (Aufhebung Linksabbieger, ggf. Querschnittsanpassung) erneut geprüft werden.</p>
4	#02	<p>[S. 5] Eine weitere Ursache (vor allem auch für die Routenempfehlung von GoogleMaps und anderer Navigationssysteme) zur Nutzung der Theresienstraße auf dem Weg aus dem oben genannten Korridor zur Carolabrücke dürfte die Staubildung der Rechtsabbieger auf der Großen Meißner/Köpckestraße zur Carolabrücke sein. [S. 2/3: Auch während der Zählzeiten am 24. und 25.9.2019 empfahl GoogleMaps für den Weg z. B. aus Berlin zum Pirnaischen Platz die Route durch die Theresienstraße. Es fällt auf, dass viele Fahrzeuge mit auswärtigen Kennzeichen, vor allem aus der Region (u. a. Meißen, Bautzen und Kamenz) die Theresienstraße benutzen.]</p> <p>Hier gab es früher einmal zwei Fahrstreifen für Rechtsabbieger mit zumindest subjektiv geringeren – die Routenwahl beeinflussenden – Staulängen. Mit der Überprüfung der geänderten Fahrstreifenaufteilung ist nach unserem Wissen die Verkehrsplanung zurzeit beschäftigt.</p> <p>[S. 10] ... die Überprüfung der Knotenpunktsgestaltung Köpcke-/Albertstraße/Carolabrücke (sollte) zügig beendet werden, um auch hier die Staubildung mit ggf. zwei Fahrstreifen für Rechtsabbieger abzubauen, was allerdings wiederum zu Verkehrsverlagerungen und verkehrsinduzierenden Effekten führen kann.</p>	<p><i>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Mit dem Unterbinden der Linksabbiegemöglichkeit in die Theresienstraße entfällt der Schleichverkehr auf der genannten Relation. Ein direkter Zusammenhang zur Situation der Rechtsabbieger in Richtung Carolabrücke besteht dann nicht mehr.</p> <p>Das zweispurige Rechtsabbiegen von der Köpckestraße zur Carolabrücke wurde primär aus geometrischen Gründen aufgehoben, da die Fahrbahnabmessungen in der Kurve ein sicheres, paralleles Abbiegen von großen Fahrzeugen nicht zulassen. Hier ist zu prüfen, ob das Rechtsabbiegen aus der mittleren (Geradeaus-)Fahrspur für Pkw wieder zugelassen werden kann (neu als geradeaus/rechts), um der Staubildung auf der Rechtsabbiegespur entgegenzuwirken.</p>

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
5	#02	Eine weitere Ursache zur Ermunterung von Durchgangsverkehren ist die üppige Straßenbreite der Theresienstraße , die vor allem auch zum schnelleren und geräuschintensiveren Fahren verleitet. Sinnvoll zur Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes und zur Erhöhung des T-30-Zonencharakters der Theresienstraße ist die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Querschnittseingung . Ohne bauliche Veränderungen könnten diese als Sofortmaßnahme durch Markierungen für alternierendes Parken kostengünstig angeordnet werden.	<i>Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i> Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes mittels Querschnittsanpassungen und damit eine verkehrsberuhigende Wirkung ist im Lärmaktionsplan enthalten (M11). Dies ist die zweite Stufe des präzisierten Maßnahmenkonzeptes in Abhängigkeit der „Erfolgskontrolle“ der ersten Stufe (Unterbinden Linksabbieger). Die genaue Umsetzung dieser Maßnahme ist Gegenstand weiterer Planungsschritte. Der Lärmaktionsplan gibt hierzu nur grundlegende Hinweise. Geprüft wird insbesondere eine veränderte Anordnung der Parkstände im Straßenraum: Auf den bestehenden zirka 10 m Straßenbreite ist beispielsweise einseitiges Schrägparken möglich (ggf. alternierend).
6	#02	[S. 10f.] Grundsätzlich empfehlen wir für das Untersuchungsgebiet und stadtweit die Erstellung eines Pflaster-Katasters , wo aus Gründen des Denkmalschutzes weiterhin Kopfsteinpflaster zu erhalten ist. In diesen Bereichen wäre grundsätzlich eine Ausweisung von Tempo 10 - 20 , wie auch in anderen Städten, anzuordnen.	<i>Hinweis wird zur Kenntnis genommen (Denkmalschutz).</i> Die Bereitstellung von Informationen zu denkmalgeschützten Pflasterstraßen ist Aufgabe des Amtes für Kultur und Denkmalschutz der Landeshauptstadt Dresden. <i>Das Anliegen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 10/20 wird im LAP nicht umgesetzt.</i> Maßnahmen des Lärmaktionsplanes sind die Ausweitung, Vereinheitlichung und Kontrolle der Tempo-30-Zonen. Der Lärminderungseffekt der Tempo-30-Zonen bzw. Straßenabschnitte wird auch bei Pflasterbelägen als ausreichend angesehen. Die konsequente Umsetzung einer Tempo-30/50-Netz-hierarchie trägt zudem zur besseren Verständlichkeit der Verkehrsregimes im Haupt- und Nebennetz bei. Isolierte Tempo-10/20-Lösungen für einzelne Straßen widersprechen diesem Ansatz.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
7	#03	<p>Entsprechend der aktuellen Offenlage zum "Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes für die Innere Neustadt" möchte ich gerne einen Vorschlag zur Reduzierung des Lärmpegels und Erhöhung der Personensicherheit auf der Antonstraße Abschnitt Bahnhof Neustadt - Albertplatz geben: Bitte richten Sie ein Tempolimit von 30 km/h ein.</p> <p>In dem Abschnitt Bahnhof Neustadt - Albertplatz ist die Antonstraße von überqueren Passanten und Fahrradfahren stark frequentiert. Es gibt auf über 300 Meter langen dem Weg von der Straßenbahn-Haltestelle Bahnhof Neustadt bis zur Kreuzung keine verkehrstechnisch gesicherte Möglichkeit, die Straße zu überqueren (siehe https://www.openstreetmap.org/directions?engine=graphhopper_foot&route=51.06466%2C13.74206%3B51.06387%2C13.74634#map=18/51.06426/13.74420). Hinzu kommt, dass viele Autofahrer von der Antonstraße nach links in die Erna-Berger-Straße einfahren oder nach links von der Erna-Berger-Straße auf die Antonstraße einbiegen, obwohl (es) durch den durchgezogenen Mittelstreifen und die entsprechenden blauen Schilder nicht erlaubt ist. Das gilt auch für die Ein-/Ausfahrt zum Einkaufszentrum "Simmel Center".</p> <p>Die Lärmbelastung des Straßenbahnverkehrs kann mit dem Tempolimit auch deutlich reduziert werden. Als direkter Anwohner der Antonstraße höre ich die Straßenbahnen nur beschleunigen und anschließend sofort wieder abbremsen. Sie haben kaum eine Chance überhaupt ihre Höchstgeschwindigkeit fahren. Für diese 300 Meter sollte auch die Verzögerung der Fahrtzeit vernachlässigbar sein.</p>	<p><i>Dem Anliegen eines Tempolimits von 30 km/h wird im Lärmaktionsplan nicht entsprochen.</i></p> <p>Die Begründung ist unter der laufenden Nr. 1 genannt.</p> <p><i>Das Anliegen einer Unterbindung des regelwidrigen Abbiegens wird zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i></p> <p>Das Anliegen kann im Lärmaktionsplan nicht bewältigt werden und wirkt sich auch nur mittelbar auf die Geräuschbelastung aus.</p>
8	#04	<p>(1) Theresienstraße</p> <p><i>Vorschlag:</i> Sollte die [Beseitigung der] Links-Abbieger-Spur auf der Hainstraße in Richtung Theresienstraße als wahrscheinlich effektivste Maßnahme nicht realisiert werden, sollte mindestens der Fahrbahnquerschnitt auf der Theresienstraße reduziert werden. Dazu könnten</p> <p>a) die Parkmöglichkeiten diagonal (statt längs zur Fahrrihtung) eingerichtet werden und ergänzend</p> <p>b) den Wurzeln der Bäume mehr Platz eingeräumt und eine optisch ansprechende Lösung gefunden werden (Einschränkung siehe Bilder)</p> <p><i>Begründung:</i> Die Kordon-Erhebung zeigt ja eine entsprechende Belastung der Bewohner durch den Schleich- und Durchfahrtsverkehr (der durch Widerstände auf den Hauptstraßen/ Bundesstraßen erzeugt wird).</p>	<p><i>Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes und damit eine verkehrsberuhigende Wirkung mittels Querschnittsanpassungen ist im Lärmaktionsplan bereits enthalten. Der Maßnahmenplan wird präzisiert: 1. Stufe = Unterbinden des Linksabbiegers, 2. Stufe = Querschnittsanpassung (abhängig von Wirkungskontrolle der 1. Stufe). Die Umsetzung einer Querschnittsanpassung ist Aufgabe der entsprechenden Fachplanungen.</p>
9	#04	<p>(2) Untersuchungsergebnisse Hainstraße</p> <p>Die Ergebnisse der Untersuchung zur Hainstraße/Theresienstraße sollten in der finalen Fassung in 2019 veröffentlicht werden und/oder ggf. zur Durchführung eingeplant werden.</p>	<p><i>Die Anregung wird berücksichtigt.</i></p> <p>Die Ergebnisse der genannten Untersuchung werden durch eine Präzisierung des Maßnahmenkonzeptes berücksichtigt (vgl. Nr. 8).</p>

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
10	#04	<p>(3) Tieckstraße <i>Vorschlag:</i> a. Sanierung der Tieckstraße (besser alle noch offenen Pflaster-Straßen im Untersuchungsgebiet) nach Abschluss der Bauarbeiten zum Neubau des BSZ „Zeigner-Schule“ und Ausbau des Pflasterbelags sowie Einbau Asphalt. <i>Begründung:</i> Die Tieckstraße ist aktuell noch eine der wenigen Straßen mit Pflasterbelag im Untersuchungsgebiet (siehe Entwurf). Mit der Fertigstellung der Albertbrücke und der Neuordnung des Rosa-Luxemburg-Platzes (= keine Verbindung von Carusufer auf Wigardstraße) ist die Tieckstraße die einzige Möglichkeit von Osten (Weißer Hirsch/Bühlau etc. über die Bautzner Straße) kommend, ins Regierungsviertel einzufahren (über Tieckstraße/Glacisstraße). Es ist eine sehr zügige Umgehung des Albertplatzes in Richtung Leipziger Straße. Dies macht sich insbesondere bei der fehlenden Durchlassfähigkeit der „Bautzner Straße“ bemerkbar, wenn der Rückstau stadteinwärts von der Bautzner/Rothenburger bis in Höhe Luther-sraße/Diakonissen-krankenhaus reicht.</p>	<p><i>Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist aber keine LAP-Maßnahme.</i> Die Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h hat auf der Tieckstraße zu einer Lärmreduktion geführt. Bei Tempo 30 ist der Einfluss des Straßenbelages auf die Lärmentwicklung deutlich geringer als bei höheren Geschwindigkeiten. Ein Austausch des Pflasterbelages <i>allein</i> aus Lärmschutzgründen ist deshalb nicht verhältnismäßig, ist aber im Rahmen der nächsten Straßensanierung zu prüfen.</p>
11	#04	<p>(4) Bautzner Straße <i>Vorschlag:</i> Tempo 30 auf der Bautzner Straße bereits ab Haltestelle Nordstraße und ganztägig, mind. Erweiterung von aktuell 22-6 Uhr ab Diakonissenkrankenhaus um die Zeit „6-8 Uhr“, Gültigkeit für alle Verkehrsteilnehmer, auch ÖPNV <i>Begründung:</i> Der massive Verkehrswiderstand auf der Bautzner Straße für den Individualverkehr aus dem Osten kommend wird de facto erst nach der Prießnitz aufgebaut. Da sind die Pkw von der Radeberger Straße und Bautzner Straße aber schon in der Neustadt und können nicht zurück, damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit für Schleichverkehr im/durchs Viertel. Eigentlich müsste der Verkehrswiderstand schon viel eher und weiter im Osten in Richtung Waldschlößchenbrücke aufgebaut werden, um die Stauffenbergallee in Richtung Westen und die Waldschlößchenbrücke selber in Richtung Zentrum und Osten zu nutzen. In der Zeit zwischen 6-8 Uhr sind viele Schüler unterwegs.</p>	<p><i>Dem Anliegen wird im Lärmaktionsplan nicht entsprochen.</i> Die eingeführte Tempo-30-Regelung für den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) ist das Ergebnis einer einvernehmlichen Lösung in Abstimmung mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr. Eine räumliche und zeitliche Erweiterung des Tempolimits ist nicht erforderlich. Das Hauptziel – eine Reduktion der nächtlichen Lärmbelastung für die Bevölkerung in einem besonders kritischen Abschnitt – kann mit der vorgesehenen Maßnahme erreicht werden. Der genannte Bereich ab Haltestelle Nordstraße liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes. Aufgrund der offenen Bebauung und der größeren Gebäudeabstände zur Straße ist die Lärmbelastung dort wesentlich geringer als westlich der Prießnitzstraße.</p>

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
12	#04	<p>(5) Albertstraße, Radverkehr</p> <p><i>Vorschlag:</i> Einrichtung der Fahrradwege auf der Relation Albertplatz-Carolaplatz wie folgt --Süd-Nord => Einordnung auf bestehendem Fußweg und keine Einengung der Albertstraße, --Nord-Süd => Gomondai-Platz, „Vonovia Zeile“, Markthalle, Metzger Straße, Carolaplatz</p> <p><i>Begründung:</i> Es ist nicht ersichtlich und plausibel, wo und wie eine Einbindung der Fahrradwege am Albertplatz gewährleistet wird und welche Auswirkung die geplante Lösung auf die aktuellen Verkehrsströme am Knoten „Albertplatz“ hat. Um Belastungen für Anwohner im Viertel zu vermeiden, die durch Schleichverkehr belastet werden könnten, sollte das vorab erhoben werden. Nord-Süd: Es benötigt kein Kreuzen der Bahn und die Einbindung hinter Haltestelle „Carolaplatz“ ist besser gewährleistet.</p>	<p><i>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Art der Umsetzung der geforderten Radverkehrsanalgen (Stadtratsbeschluss) ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>
13	#04	<p>(6) Albertstraße, Tempo 30 des ÖPNV</p> <p><i>Vorschlag:</i> Geschwindigkeitsreduktionen auch für den ÖPNV.</p> <p><i>Begründung:</i> Im Entwurf heißt es: ...Bei der Albertstraße ist die Straßenbahn von der Geschwindigkeitsreduzierung ausgenommen, da sie auf einem straßenunabhängigen Bahnkörper verkehrt. ...“ Dies erschließt sich nicht und ist unlogisch, wenn es um die Lärmbelastung geht. Das sollte erhoben und bewertet werden. Die Ausführungen auf der Hoyerswerdaer Straße geben ja den Impuls, dies zu untersuchen.</p>	<p><i>Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.</i> Während der Kfz-Verkehr nachts Beurteilungspegel von bis zu 63 dB(A) an den Wohnhäusern entlang der Albertstraße verursacht, betragen die Beurteilungspegel, verursacht durch den Straßenbahnverkehr, lediglich 49 dB(A). Eine wesentliche Ursache der geringeren Lärmbetroffenheit ist in der Gleisbauart Rasengleis zu suchen.</p>
14	#04	<p>(7) Bundesstraßen</p> <p><i>Vorschlag:</i> Verlagerung aller Bundesstraßen aus der Neustadt heraus auf die Tangenten rund um den 26er-Ring (nördlicher Teil)</p> <p><i>Begründung:</i> Der Versuch, die Hauptstraßen der Neustadt durch Widerstände zu entschleunigen führt aktuell zur Verdrängung in Nebenstraßen, die eher ungeschützt sind und sich außerhalb des Monitorings befinden.</p>	<p><i>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Verlagerung aller Bundesstraßen aus der Neustadt ist Beschlusslage (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, Abbildung 6) und als Maßnahme M16 im Lärmaktionsplan verankert. Die Durchführung setzt jedoch die Umsetzung bestimmter baulicher Maßnahmen voraus (z. B. Ausbau Emerich-Ambros-Ufer, Stauffenbergallee).</p>
15	#04	<p>(8) Bauvorhaben, allgemein</p> <p><i>Vorschlag:</i> a) Bei Bauvorhaben sollte nicht nur an der Lärmquelle, sondern auch an den möglichen Betroffenheitspunkten gemessen werden, ggf. vor Erteilung der Baugenehmigung. b) Die berechneten Werte sind systematisch zu messen und zu evaluieren. c) Ähnlich der Verkehrsmessstellen und/oder den Messstellen zur Luftqualität zur Erhebung des</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Berücksichtigung der nutzungsabhängigen Lärmbetroffenheit bei Bauvorhaben bzw. bei der Erteilung von Baugenehmigungen erfolgt bereits – z. B. durch Festlegungen zum passiven Schallschutz. Eine Evaluation der berechneten Werte des Straßen-</p>

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Verkehrs/Luftreinhaltung sollten Lärmmessungen an bestimmten, zu definierenden Punkten regelmäßig oder besser dauerhaft durchgeführt werden. Sinnvoll erscheint die Einrichtung im Umfeld an den Punkten der Verkehrszählstellen und den Luftmessstellen, ergänzend in der Nähe von „neuralgischen“ Punkten (Schulen/ Kindergärten/ Krankenhäuser).</p> <p><i>Begründung:</i> Im Entwurf des TG-LAP Innere Neustadt wird sehr viel über Verkehr geschrieben, weit weniger über andere Lärmquellen. Die sinnvolle Verdichtung der Innenstadt führt zwangsläufig zu einer systematischen Erhöhung von Schallreflexionen. Im Untersuchungsgebiet werden Blockränder wieder besetzt (aktuell bspw. bei den Bauvorhaben „Pfund's Höfe“ an der Bautzner Straße, Vorhaben „Palatium“ der CG-Gruppe an der Ecke Theresienstraße/Hainstraße oder der Neubau des BSZ „Zeigner-Schule“ auf der Tieckstraße). Das sind „Scheiben“ von tlw. bis zu 100m. Aktuell und spezifisch: Die Aufständigung der optisch ansprechenden Betonplatten für die Klassenräume werden jeweils durch 2x2 Bohrungen in die frisch gegossenen Bodenplatten je Geschoss fixiert. Die Werte überschreiten dauerhaft und regelmäßig die gesetzlichen Werte (gemessen mit einer handelsüblichen App). Im Ergebnis wird die Verlärmung der Tieckstraße zunehmen, da nun eine Schlucht entsteht. <i>Nachtrag:</i> In der Stadt Jena wurde/wird das Projekt „StadtLärm“ der Stadt Jena gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut IDMT durchgeführt. Dabei werden flächendeckend (Lärm-)Sensoren in der Stadt verteilt, aber in größerer Anzahl als Luftmess-Stationen. Die eingesetzten Sensoren können, wahrscheinlich durch Muster, die Signale mit entsprechenden Wahrscheinlichkeiten verschiedenen Lärmquellen zuordnen. (Quelle: 3sat „nano“, Sendung vom 15.10.2019).</p>	<p>verkehrslärms ist in den für Lärmaktionspläne maßgebenden Vorschriften nicht vorgesehen. Weitere Lärmquellen und zusätzliche Messungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Dies gilt auch für das erwähnte Forschungsvorhaben „StadtLärm“ in Jena, welches dort unabhängig von der städtischen Lärmaktionsplanung durchgeführt wird.</p>
16	#04	<p>(9) Car-Sharing <i>Vorschlag:</i> a) Erhebung und Darstellung des Effekts von Carsharing auf Luft, Lärm und Platz. b) Darstellung: Was wurde wie gefördert mit welchem Ergebnis? <i>Begründung:</i> Carsharing wird seit geraumer Zeit als Maßnahme vorgeschlagen, unterstützt und mehr oder weniger gefördert. Sichtbare/wahrnehmbare Effekte sind bis heute nicht zu erkennen.</p>	<p><i>Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.</i> Spezielle Untersuchungen zum Carsharing sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die (positiven) Effekte von Car-Sharing hinsichtlich einer Reduktion der Fahrleistungen und des privaten Pkw-Bestandes wurden in entsprechenden Studien nachgewiesen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan wird darauf hingewiesen, dass es sich um ein (nicht bezifferbares), indirektes Lärminderungspotenzial handelt.</p>

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
17	#05	Am Wohnhaus Weintraubenstraße 2 treten gehäuft nächtliche Lärmbelastungen durch Jugendliche auf, die im Rosengarten am Zugang i. H. Weintraubenstraße feiern. Dabei kommen auch Musikabspielgeräten zum Einsatz. Diese halten mehrere Stunden an. Da eine Überdachung vorhanden ist, finden die Treffen selbst bei Regen statt. Eine Begleiterscheinung ist Vandalismus (Glasbruch).	<i>Dem Hinweis wird bereits vom zuständigen Fachamt nachgegangen. Im Lärmaktionsplan kann dazu keine Regelung getroffen werden.</i> Das Problem ist bekannt und hat sich in den letzten Jahren verschärft. Der städtische Regiebetrieb, der selbst betroffen ist und bei Ausübung seiner Tätigkeit durch Vandalismus und Menschen, die sich dort lagern und nächtigen, beeinträchtigt wird, hat ab September 2019 einen Wachschutz eingesetzt.
18	#06	Im Bereich der nördlichen Hauptstraße kommt es häufig zu Lärmbelastungen durch Passanten und am/im Brunnen spielende Kinder. Dies ist mit mangelhaften hygienischen Zuständen (Gerüchen) verbunden. Hingewiesen wird auf Konflikte, die von rücksichtslosen Radfahrern in der „Fußgängerzone“ Hauptstraße verursacht werden.	<i>Der Hinweis wird an die für Kontrollen zuständige Behörde weitergeleitet.</i> Der Lärmaktionsplan kann diesbezüglich keine Regelungen treffen, zumal die Störungen nicht nur im Bereich des Lärms liegen.
19	%01	<i>Verkehrsverbund Oberelbe GmbH:</i> Die im Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes für das Untersuchungsgebiet Innere Neustadt der Landeshauptstadt Dresden aufgeführten, den öffentlichen Personennahverkehr betreffenden Aspekte befinden sich in Übereinstimmung mit den Zielen und Inhalten des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Oberelbe. Wir begrüßen die mehrfach formulierte Zielstellung einer Stärkung des Umweltverbundes und dabei speziell des ÖPNV. Es bestehen unsererseits keine Einwände, lediglich ein Hinweis: Der in der Fußnote 21 auf Seite 18 genannte Nahverkehrsplan Oberelbe ist durch eine 3. Fortschreibung ersetzt worden (Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt Dresden V2746/18). Das Datum 10.10.2011 sollte auf den 31.05.2019 geändert werden. Die inhaltlichen Vorgaben der Haltestelleneinzugsbereiche für hoch verdichtete Räume (bisherige Bezeichnung: Stadtgebiet mit hoher Nutzungsintensität) wurden dabei unverändert übernommen.	<i>Der Hinweis wird berücksichtigt.</i> Die Quellenangabe wird geändert.
20	%02	<i>Handwerkskammer Dresden:</i> Aus Sicht der Handwerkskammer Dresden bestehen keine grundsätzlichen Einwände gegen den aktuell vorliegenden Entwurf. Allerdings möchten wir zu bedenken geben, dass die Erreichbarkeit städtischer Gebiete für das Handwerk durch die geplanten Maßnahmen nicht erschwert werden darf. Konkret betrifft diese Sorge zum einen die LKW-Nachtfahrverbote in „ruhigen Gebieten“ — die Lieferverkehre des Handwerks vor Ort müssen ohne großen bürokratischen Aufwand für die Betriebe davon ausgenommen bleiben. Zum anderen dürfen Maßnahmen, die Einschränkungen und Reduzierungen des städtischen Parkraumes betreffen, nicht zu Lasten der Handwerker gehen, die mit	<i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> Im Lärmaktionsplan wird darauf hingewiesen, dass bei den Lkw-Nachtfahrverboten begründete Ausnahmen für den Lieferverkehr zu prüfen sind.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		schweren Geräten oder Lieferungen zu ihren Kunden müssen. Es muss gewährleistet sein, dass Handwerker ihre Kunden auch erreichen und vor Ort parken können. Eine nutzerfreundliche Ausgestaltung des sogenannten Handwerkerparkausweises ist vor diesem Hintergrund dringend erforderlich. Darüber hinaus sollten, auch unabhängig von den Maßnahmen des Lärmaktionsplanes, die Konsequenzen der städtischen Verkehrs- und Baustellenplanungen für die Wirtschaftsverkehre stärker berücksichtigt werden.	
21	%03	<i>Industrie- und Handelskammer Dresden:</i> Aus Sicht der IHK Dresden bildet der vorliegende Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplans Innere Neustadt eine nachvollziehbare und schlüssige Richtschnur für die Erreichung der beabsichtigten Lärmreduzierungsziele im Untersuchungsgebiet. Die regionale Wirtschaft begrüßt insbesondere die Sanierung schadhafter Straßenbefestigungen sowie Gleisanlagen der Verkehrsbetriebe. Negative Effekte für die gewerbliche Wirtschaft sind aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahmen des Handlungsfeldes „Schwerverkehr“ östlich der Glacisstraße unwahrscheinlich, sofern die Liefer- und Anliegerverkehre von den Regelungen ausgenommen bleiben sowie Erschwernisse bei der Ausübung gewerblicher Dienstleistungen ausgeschlossen werden können.	<i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> Gemäß Lärmaktionsplan sollen bei den Lkw-Nachtfahrverboten Ausnahmen für Liefer- und Anliegerverkehre berücksichtigt werden.
22	%03	Allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h bei Hauptverkehrsstraßen, wie im Fall der Bautzner Straße zwischen Rothenburger Straße und Prießnitzstraße vorgeschlagen, werden hingegen kritisch gesehen. Der Wirtschaftsverkehr benötigt ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Tempo-50-Netz.	<i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> Der Schutz der Gesundheit (körperliche Unversehrtheit) ist ein Grundrecht (Art. 2 GG). Ihm müssen sich ggf. die Belange des Wirtschaftsverkehrs unterordnen. Deshalb ist es den Straßenverkehrsbehörden erlaubt, die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm zu beschränken (§ 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO).
23	%04	<i>Landesamt für Straßenbau und Verkehr:</i> Textteil Seite 24, Tabelle 3 und Seite 33, Maßnahme M4 Die Maßnahme M4 beinhaltet eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf nunmehr 30 km/h auf der Albertstraße zwischen Albertplatz und Carolaplatz aus Lärmschutzgründen im Nachtzeitraum. In der Tabelle 3 auf Seite 24 werden für die Albertstraße zwischen Albertplatz und Carolaplatz maximale Lärmpegel von 60 dB (A) im Nachtzeitraum ausgewiesen. Allerdings befinden sich lediglich in dem ca. 200 Meter langen Abschnitt zwischen der Paul-Schwarze-Straße und der Hospitalstraße (stadtauswärts auf der rechten Seite) im Nahbereich der Albertstraße zwei zum Wohnen genutzte	<i>Der Hinweis wird berücksichtigt.</i> Der Abschnitt, für den die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm zu prüfen ist, wird für die Albertstraße begrenzt zwischen Paul-Schwarze-Straße und Hospitalstraße bzw. Albertstraße und Ritterstraße.

Ifd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Gebäudekomplexe, welche im Nachtzeitraum schutzbedürftig sind und die nach den Ergebnissen der 2017 durchgeführten Lärmkartierung an den straßenseitigen Fassaden durch den Kfz-Verkehr verursachte Lärmpegel bis maximal 60 dB(A) nachts aufweisen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im gesamten Abschnitt zwischen dem Albertplatz und dem Carolaplatz in Betracht gezogen wird.</p> <p>Zudem ist die geforderte, von der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde vorzunehmende Abwägung zwischen den Belangen des Verkehrs und den Interessen der Anwohner bislang nicht erfolgt.</p> <p>Dabei sind die strengen Vorgaben des Bundesgesetzgebers im § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (bestehende Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse sowie zwingende Erforderlichkeit und Ausnahmecharakter straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen aus Lärmschutzgründen) und die vom Bundesverkehrsministerium erlassenen „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu berücksichtigen.</p> <p>Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm durch die Anordnung von Beschränkungen oder Verboten des fließenden Verkehrs setzt demnach voraus, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Notwendig ist in jedem Fall eine sorgfältige Abwägung, auf der Grundlage detaillierter schalltechnischer Berechnungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90“, die sowohl der Abwehr vom Straßenverkehrslärm ausgehender Gefahren für die Wohnbevölkerung als auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und somit dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger und den Transportanforderungen der Wirtschaft Rechnung trägt.</p> <p>Auf Hauptverkehrsstraßen, wie der Albertstraße als Teil der städtischen Nord-Süd-Achse und als Verbindung zwischen der B 170 am Carolaplatz und B 6/B 97 am Albertplatz, haben die Belange des fließenden Verkehrs aufgrund ihrer Funktion im Straßennetz besonderes Gewicht. Nur wenn möglichst wenige Beschränkungen vorhanden sind, können sie ihre Aufgabe, dichten Verkehr zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, erfüllen. Im Gegensatz dazu stehen bei Straßen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes entsprechend deren Funktion die Interessen der Anwohner im Vordergrund. Zudem besitzt die Albertstraße vier breite Fahrstreifen, stadtauswärts rechtsseitig einen Geh- und Radweg und sie ist mit einer lärmarmen Asphaltdeckschicht in gutem Zustand ausgestattet. Sie stellt sich demzufolge dem Kraftfahrzeugführer aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften als Hauptverkehrsstraße dar und nicht als durch Wohngebiete führende Straße, auf der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nachtzeitraum aus Lärmschutzgründen angezeigt sind. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass sich das Verkehrsaufkommen im betreffenden Straßenab-</p>	

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		schnitt im Zeitraum zwischen 2005 und 2018 von ca. 33.000 Kfz/Tag auf ca. 18.900 Kfz/Tag um ca. 43 % und somit sehr stark verringert hat, was u. a. auf die Eröffnung der Waldschlößchenbrücke im August 2013 zurückzuführen ist. Dabei ist das Verkehrsaufkommen im Nachtzeitraum deutlich geringer als im Tagzeitraum.	
24	%04	Im Übrigen treffen die auf Seite 33 angeführten Richtwerte für den Nachtzeitraum von 57 dB(A) für Wohngebiete und 59 dB(A) für Mischgebiete nicht zu. In den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) von 2007 sind als Richtwerte im Nachtzeitraum 60 dB(A) für Wohngebiete und 62 dB(A) für Mischgebiete festgelegt. Nach der Absenkung der Lärmsanierungs-Auslösewerte für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes im Jahre 2010 um 3 dB(A) wurde jedoch vom Bundesverkehrsministerium bislang noch keine Anpassung der Richtwerte in den Lärmschutz-Richtlinien-StV vorgenommen, da die Richtwerte - im Gegensatz zu den 2010 abgesenkten Lärmsanierungs-Auslösewerten - für alle öffentlichen Straßen gelten. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder am 9./10. Oktober 2019 hat daher u. a. den Beschluss gefasst, den Bund um eine Angleichung der Richtwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen an die Auslösewerte für die Lärmsanierung seiner Straßen zu bitten.	<i>Der Hinweis wird berücksichtigt.</i> Die Richtwerte werden korrigiert.
25	%04	Textteil, Seite 34, Maßnahme M5 Nach der Pressemitteilung der Stadt Dresden vom 12. Juli 2019 unter https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilungen/2019/07/pm_059.php wurde genannte Maßnahme als Bestandteil des Teilgebiets-LAP Äußere Neustadt im Juli 2019 umgesetzt, im Ergebnis der Abstimmungen mit dem LASuV konkret im Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr. Wir bitten hier um diesbezügliche Aktualisierung.	<i>Der Hinweis wird berücksichtigt.</i> Die Maßnahme M5 wird als „teilweise umgesetzt“ im Lärmaktionsplan bezeichnet.
26	%04	Textteil, Seite 45, Pkt. 3.6.2 Nach der Bekanntmachung der Stadt Dresden vom 11. April 2019 im Dresdner Amtsblatt Nr. 15/2019 ist der fortgeschriebene Luftreinhalteplan mit der Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft getreten. Hier ist gleichfalls eine Aktualisierung erforderlich.	<i>Der Hinweis wird berücksichtigt.</i> Die Quellenangabe wird geändert.
27	%05	ADFC Dresden: Um die Ziele des Lärmaktionsplans zu erfüllen, müssen Tempo 30-Zonen sukzessive vom Wohn- und Nebenstraßennetz auf das Haupttroutennetz erweitert werden, wie dies im Lärmaktionsplan in den Maßnahmen M4, M5 sowie M11 auch vorgeschlagen wird, wobei der ADFC Dresden für ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzungen eintritt. Dies erhöht die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl für Radfahrende. Die mit Maßnahme M6 vorgesehene regelmäßige Kontrolle dieser Geschwindigkeitsbeschränkung ist in der konkreten Umsetzung noch durch die Kontrolle der Überholabstände zu	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Kontrolle von Überholabständen ist allerdings keine Folgemaßnahme der Lärmaktionsplanung, da kein Zusammenhang zum Verkehrslärm besteht.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		ergänzen, um das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu erhöhen.	
28	%05	Die im Radverkehrskonzept der LH Dresden für die Radführung über die Hauptstraße kritisierte mangelhafte Oberfläche im Mittelbereich und Mischverkehrsführung in Fußgängerzone sowie die Abhilfe durch Oberflächensanierung im Mittelbereich mit baulich angepasstem Fahrstreifen inklusive Anpassung der nicht regelkonformen Radverkehrsführung im Bereich des Neustädter Marktes sind umzusetzen. Die aktuelle Lösung einer freigegebenen Fußgängerzone ist im Sinne der Förderung des Radverkehrs zu konfliktträchtig.	<i>Das Anliegen wird im LAP teilweise berücksichtigt.</i> Die Umgestaltung des Neustädter Marktes mit sicheren, ebenerdigen Radverkehrsanlagen ist als Maßnahme enthalten (M13). Die Oberflächengestaltung der (Fußgängerzone) Hauptstraße ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.
29	%05	Für die Glacisstraße ist generell die durch den Mischverkehr erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 vorzunehmen. Daneben sind die in Richtung Albertbrücke vorhandenen Schutzstreifen, die aufgrund des fehlenden Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr nicht regelkonform sind, ggf. zu entfernen, um die falsche Leitwirkung der Radfahrer in den Bereich von Door-Ünfällen zu vermeiden.	<i>Das Anliegen wird teilweise berücksichtigt.</i> Eine Vorschrift zu einer „durch den Mischverkehr erforderlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30“ existiert nicht. Durch die Straßenverkehrsbehörde wird der Radfahrstreifen an der Glacisstraße überall dort entfernt werden, wo sich Straßenparkstände befinden.
30	%05	Für die Antonstraße als östlicher Abschnitt einer der Hauptverkehrsrouten Ost-West- Achse im betrachteten Gebiet weist nicht durchgängig geeignete Radverkehrsanlagen auf, die der Bedeutung für den Radverkehr angemessen sind. Insbesondere Abschnitte als gemeinsame Fuß- und Radwege führen zu Konflikten und gewährleisten kein zügiges Vorankommen, womit ein Vorteil des innerstädtischen Radverkehrs verspielt wird. Auf der Bautzner Straße als westliche Abschnitt dieser Hauptroute in Ost-West-Achse, sind die Möglichkeiten der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 zu empfehlen, wo der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. (Albertplatz - Glacisstraße; Lessingstraße bis Ausgang des Untersuchungsgebietes). Dies entspricht der Umsetzung von Maßnahme M5 des Lärmaktionsplans und wird vom ADFC Dresden unterstützt.	<i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i> Radverkehrsanlagen auf der Antonstraße sind Bestandteil des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden (bzw. des Vorgängerkonzeptes „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Radverkehrskonzept 26er Ring“). Die Geschwindigkeitsbegrenzung an der Bautzner Straße konnte in Abstimmung mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr teilweise umgesetzt werden (22-6 Uhr).
31	%05	Der im Süden des Untersuchungsgebiet gelegene rechtselbische Elberadweg, ist von herausragender Bedeutung für den touristischen und alltäglichen Radverkehr in Ost-West- Achse. Die Anbindung an das Radverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet ist mangelhaft. Weitere Potentiale hinsichtlich der Hebung des Radverkehrs lassen sich über eine komfortable Anbindung dieser Hauptroute an mehreren Punkten innerhalb des Untersuchungsgebietes realisieren. Hier mangelt es vor allem an einer Anbindung an die Marienbrücke in beiden Verkehrsrichtungen, an die Große Meißner Straße in Höhe Palaisplatz und im Bereich Neustädter Markt. Ergänzend zum Elberadweg sind Radverkehrsanlagen auf der Großen Meißner Straße, die regelmäßig als Alternativroute für den	<i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i> Radverkehrsanlagen an der Großen Meißner Straße sind Gegenstand der Untersuchungen zur künftigen Querschnittsgestaltung (in Koordination mit städtebaulicher Entwicklung am Königsufer). Maßnahmen zur besseren Anbindung des Elberadweges sind Bestandteil des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Elberadweg vorgesehen ist und im Augenblick über keine Radverkehrsanlagen verfügt. Insbesondere die geplante Anlage gemäß Bild 16 im Zusammenhang mit den Maßnahmen M11 bis M13 wird durch den ADFC ausdrücklich begrüßt.	
32	%05	Weitere Maßnahme ist die Schaffung von asphaltierten Radstreifen oder im Bereich der durch den Denkmalschutz reglementierten Teilen des Untersuchungsgebiet anderweitigen glatteren Pflasterlösungen für Radfahrstreifen, denn die Oberflächenqualität des Untergrundes befördert die Entscheidung für die Nutzung des Rades erheblich.	<i>Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.</i> Die Oberflächengestaltung von Radverkehrsanlagen ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.
33	%05	Bei den Nebenrouten wäre noch die Hoyerswerdaer Straße zu nennen, die gemäß den Anforderungen an ihre Bedeutung im Routennetz über keine geeigneten Radverkehrsanlagen verfügt. Dies ist neben den innerhalb Maßnahme M15 benannten notwendigen Schritten zur Lärmreduzierung an den Gleisanlagen DVB, für eine Verkehrsberuhigung notwendig. Da Radfahrende hier im Mischverkehr von Autos bedrängt und in zu geringem Abstand überholt werden ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 mindestens bis zur Schaffung der Radverkehrsanlagen erforderlich.	<i>Das Anliegen wird nicht berücksichtigt.</i> Allein aus der Führung im Mischverkehr lässt sich keine Notwendigkeit zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ableiten.
34	%05	Wünschenswert wäre auch eine größere Anzahl an sicheren Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Dies ist ein Hindernis der vermehrten Nutzung von Fahrrädern und damit eines leiseren Verkehrsaufkommens.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Schaffung von Abstellmöglichkeiten ist jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden enthält hierzu ein eigenes Teilkonzept Fahrradparken.
35	%05	Die beschriebenen Maßnahmen sind finanziell im Etat abzusichern und die Aufwendungen für Radverkehr entsprechend dem Modalsplit anzupassen. Der Radverkehr nicht nur im Sinne eines leiseren Verkehrsaufkommens zu fördern, sondern zeigt auch weitere positive Aspekte für die Stadtgesellschaft. Diese Punkte sind stets im Komplex zu sehen. Die Förderung des Radverkehrs führt in diesem Sinne zu einem ruhigeren, leiseren und sicheren sowie nachhaltigem Verkehr.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Sicherstellung der Finanzierung der Maßnahmen ist Aufgabe der jeweiligen Fachplanungen und der städtischen Haushaltplanung. Der Stellenwert der Förderung des Radverkehrs im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird mit dem Handlungsfeld „Förderung lärmarmen Verkehrsmittel“ berücksichtigt. Ein Hinweis zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes als „lärmrelevante“ Parallelplanung wird im Text ergänzt.