



Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt



[www.vkt-gmbh.de](http://www.vkt-gmbh.de)



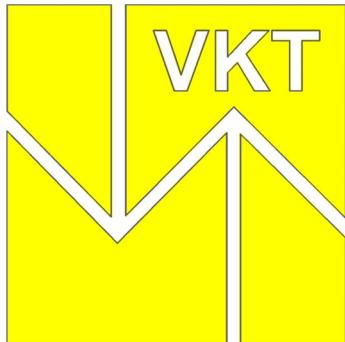
**VERKEHRSPLANUNG**  
Köhler und Taubmann GmbH

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

Dresden, 17.08.2017

## Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Äußere Neustadt

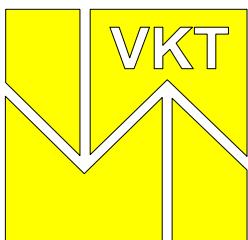
**Beschluss Nr. V1401-SR/041/2017  
Stadtrat, 17.08.2017**



# **Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Äußere Neustadt**

**Beschluss Nr. V1401-SR/041/2017  
Stadtrat, 17.08.2017**

## **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. Tobias Günther

Dipl. - Ing. Christoph Wegler

Katrin Sommer (Grafik)

## **Auftraggeber:**



**Landeshauptstadt Dresden**  
Umweltamt

Dresden, 17.08.2017

Inhalt:	Seite
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>3</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Ausgangssituation</b>	<b>4</b>
<b>1.2 Untersuchungsgebiet</b>	<b>6</b>
<b>1.3 Rechtlicher Rahmen</b>	<b>9</b>
<b>1.4 Planzielwerte der Lärmaktionsplanung</b>	<b>10</b>
<b>1.5 Zuständige Behörde</b>	<b>12</b>
<b>1.6 Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	<b>12</b>
<b>1.7 Zielsetzung und Vorgehensweise</b>	<b>13</b>
<b>2 Bestandsanalyse</b>	<b>14</b>
<b>2.1 Verkehrsanalyse</b>	<b>14</b>
<b>2.1.1 Verkehrsstruktur</b>	<b>14</b>
<b>2.1.2 Verkehrsbelastungen</b>	<b>14</b>
<b>2.1.3 Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>16</b>
<b>2.1.4 Schienenverkehr</b>	<b>17</b>
<b>2.1.5 Ruhender Verkehr</b>	<b>18</b>
<b>2.1.6 Rad- und Fußverkehr</b>	<b>19</b>
<b>2.1.7 Ruhige Gebiete</b>	<b>20</b>
<b>2.2 Lärm- und Konfliktsituation</b>	<b>20</b>
<b>2.3 Betroffenheitsanalyse</b>	<b>23</b>
<b>3 Maßnahmen zur Lärmminderung in der Äußeren Neustadt Dresden</b>	<b>24</b>
<b>3.1 Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen</b>	<b>25</b>
<b>3.1.1 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Reduzierung der Verkehrsbelastungen“</b>	<b>25</b>
<b>3.1.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“</b>	<b>25</b>
<b>3.1.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“</b>	<b>29</b>
<b>3.1.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Stadtplanung“</b>	<b>31</b>
<b>3.1.5 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“</b>	<b>31</b>
<b>3.2 Mittelfristig umsetzbare Maßnahmen</b>	<b>32</b>
<b>3.2.1 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“</b>	<b>32</b>
<b>3.2.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“</b>	<b>33</b>
<b>3.2.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Schienenverkehr“</b>	<b>33</b>

3.2.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“	34
<b>3.3 Langfristig zu realisierende Maßnahmen</b>	<b>35</b>
3.3.1 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“	35
3.3.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Schienenverkehr“	35
3.3.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Stadtplanung“	36
3.3.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“	36
<b>3.4 Komplexmaßnahmen</b>	<b>38</b>
<b>4 Maßnahmenbewertung</b>	<b>39</b>
4.1 Maßnahmen mit hohem Lärminderungspotenzial	41
4.2 Maßnahmen mit mittlerem Lärminderungspotenzial	43
<b>5 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>44</b>

Tabellenverzeichnis

Bilderverzeichnis

Anlagenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BlmSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
B-Plan	Bebauungsplan
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
dB	Dezibel
DB AG	Deutsche Bahn AG
d.h.	das heißt
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTV <sub>w</sub>	durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
DVB	Dresdner Verkehrsbetriebe
EU	Europäische Union
EW	Einwohner/-innen
ggf.	gegebenenfalls
i.d.R.	in der Regel
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
k.A.	keine Angaben
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
L <sub>DEN</sub>	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L <sub>Night</sub>	Nacht-Lärmindex
LH	Landeshauptstadt
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
M	Maßnahme
MIV	Motorisierte Individualverkehr
o.g.	oben genannten
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SächsUVRG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
Strab	Straßenbahn
SV	Schwerverkehr
Tab.	Tabelle
u.a.	unter anderem
u.U.	unter Umständen
UMK	Umweltministerkonferenz
UVPG	Umweltverträglichkeitsgesetz
vgl.	vergleiche
VKT	Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
zGG	zulässiges Gesamtgewicht

## 1 Einleitung

### 1.1 Ausgangssituation

Für die Menschen in Deutschland stellt Lärm eine der am stärksten empfundenen Umweltbeeinträchtigungen dar. Am häufigsten fühlen sie sich durch Straßenverkehrslärm belästigt, an zweiter Stelle steht die Belästigung durch Fluglärm. Weitere wesentliche Lärmquellen sind Schienenwege, Gewerbeanlagen, Wohn- und Freizeitlärm und Sportanlagen. Mit „Lärm“ werden Geräusche bezeichnet, die den Menschen stören oder zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen. Lärm ist in den letzten Jahrzehnten zu einer ernsten Belastung der Bevölkerung geworden. Die rasche Zunahme der Lärmquellen wirkt sich besonders gravierend aus, da die Bundesrepublik Deutschland allgemein dicht besiedelt ist und große hochverdichtete Siedlungs- und Wirtschaftsräume aufweist.

Geräusche können in unterschiedlichen Frequenzen und als Schalldruck gemessen werden. Das menschliche Ohr kann Frequenzen von ca. 16 bis 20.000 Hertz und Schalldruckschwankungen im Bereich zwischen ca. 0,00002 bis 200 Pascal wahrnehmen. Zur leichteren Handhabung dieses sehr großen Bereichs wird mit der logarithmischen dezi-Bel-Skala (dB) gearbeitet. Die menschliche Hörschwelle liegt dabei bei 0 dB, die Schmerzschwelle bei 130 dB. Lautstärke zu beurteilen ist oft schwierig, deshalb sind nachfolgend einige typische Vergleichslautstärken in Dezibel (dB) zusammengestellt:

- 30 dB: Flüstern, eigenes Atemgeräusch
- 35 dB: Blätterrascheln
- 40 dB: im Wohnraum bei geschlossenem Fenster
- 45 dB: Wohnviertel ohne Straßenverkehr
- 60 dB: Unterhaltung (Einzelgespräch)
- 70 dB: Großraumbüro
- 75 dB: vorbeifahrender PKW
- 80 dB: starker Verkehr, Baustellenarbeit
- 90 dB: Schwerlastverkehr
- 100 dB: Presslufthammer
- 110 dB: Rock-/Popkonzert (mit einem Abstand zur Bühne)
- 125 dB: startender Düsenjet in 100 m Entfernung
- 130 dB: Schmerzgrenze
- 140 dB: Düsentreibwerk in 25 Metern Entfernung.

Das menschliche Hörempfinden hängt neben der Intensität der Geräuschquelle auch von der Geräuschfrequenz ab. Hierzu wird ein so genannter A-Filter verwendet, die Schallpegel werden dann in dB(A) angegeben.

Lärm ist ein „Stressor“, d.h. durch Lärmbelästigung werden Stresshormone ausgeschüttet, Blutdruck und Pulsfrequenz steigen. Auf Dauer überlastet dies den menschlichen Körper und kann zu Herz-Kreislauferkrankungen führen. Den Gesundheitsgefährdungen und

Belästigungen durch Lärm will die Europäische Union mit der Umgebungslärm-Richtlinie<sup>1</sup> entgegenwirken.

Diese Richtlinie verfolgt folgende Ansätze:

- Für alle EU-Mitgliedsstaaten werden so genannte Lärmkarten erstellt, welche die Lärmbelastung beschreiben und die Grundlage für Aktionspläne bilden.
- Auf Basis der Lärmkartierung werden Lärmaktionspläne aufgestellt, durch deren Umsetzung der Umgebungslärm gemindert und eine zufriedenstellende Umweltqualität erhalten wird.
- Die Öffentlichkeit soll über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert werden und Gelegenheit zur Mitwirkung an der Aktionsplanung erhalten.

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde ein allgemeingültiger rechtlicher Rahmen für die Behandlung der Lärmprobleme geschaffen, der zu einer Sensibilisierung des Themas sowie zu einem geordneten Umgang, zunächst schwerpunktorientiert auf den Verkehrslärm, führt. Auf politischer Ebene wurde damit dem Umgebungslärm ein höherer Stellenwert beigemessen. Es handelt sich dabei gewissermaßen um den Auftakt zu einem kontinuierlich angelegten Planungsprozess, der als integraler Bestandteil der Stadtentwicklung zu verstehen ist.

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 16.03.2009 vom Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft der LH Dresden beschlossenen **Masterplanes Lärmminderung**<sup>2</sup> 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 **Äußere Neustadt**. Da dieses Ergebnis durch die 2. Lärmkartierung im Jahr 2012 bestätigt worden ist, hat der aktuelle Masterplan<sup>3</sup> die Notwendigkeit eines solchen Planes unterstrichen (Maßnahme 2.1).

Mit dem Teilgebiets-Lärmaktionsplan für die Äußere Neustadt Dresden gilt es eine geeignete Basis für den im Rahmen der geltenden Richtlinien und Gesetze zu etablierenden Planungsprozess zu schaffen und gleichzeitig den gesetzlich geregelten Verpflichtungen bestmöglich zu entsprechen.

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

<sup>2</sup> Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Masterplan Lärmminderung, Beschluss-Nr. V3054-UK60-09, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 16.03.2009

<sup>3</sup> Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Masterplan Lärmminderung 2014, Beschluss-Nr. V0775-UK/FH/SE/016/2016, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 04.01.2016

## 1.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Stadtteil Äußere Neustadt der sächsischen Landeshauptstadt Dresden einschließlich der nördlich und östlich bis zur Stauffenbergallee bzw. zum Straßenzug Stolpener Straße-Forststraße-Marienallee angrenzenden Quartiere des Stadtteils Radeberger Vorstadt. (**vgl. Bild 1**).

Das Untersuchungsgebiet wird somit durch die Stauffenbergallee im Nordosten, den Straßenzug Antonstraße - Bautzner Straße im Süden, die Eisenbahnstrecke Dresden – Görlitz im Westen und den Straßenzug Marienallee – Forststraße – Stolpener Straße im Osten begrenzt, wobei die genannten Verkehrswege Teil des Untersuchungs- bzw. Plangebietes sind.

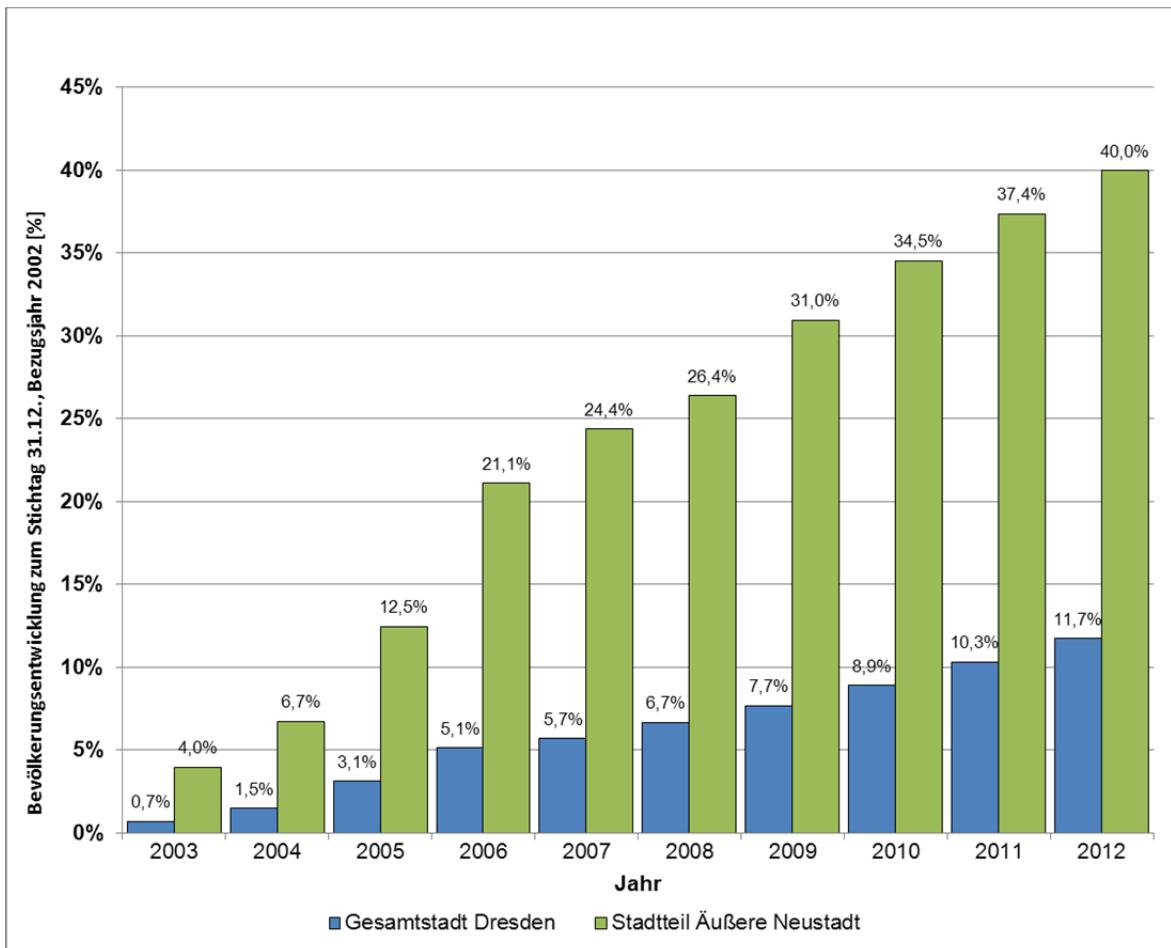


**Bild 1: Untersuchungsgebiet**

Auf einer Fläche von ca. 114 ha leben im Stadtteil Äußere Neustadt ca. 17.200 Einwohner (EW)<sup>4</sup> mit Hauptwohnsitz. Die Bevölkerungsdichte beträgt ca. 15.100 Einwohner pro km<sup>2</sup>.

<sup>4</sup> Quelle: Landeshauptstadt Dresden, Stadtteilkatalog, [www.dresden.de](http://www.dresden.de), Stand: 31.12.2012

In den letzten 10 Jahren hat die Bevölkerung im Stadtteil Äußere Neustadt stetig zugenommen (**vgl. Bild 2**). Der Bevölkerungszuwachs in dem mit einem Durchschnittsalter von 31,5 Jahren jüngsten Dresdener Stadtteil (Vergleich: Durchschnittsalter der Gesamtstadt Dresden: 43 Jahre) liegt mit ca. 4.900 EW bzw. ca. 40% gegenüber dem Jahr 2002 überdurchschnittlich hoch.



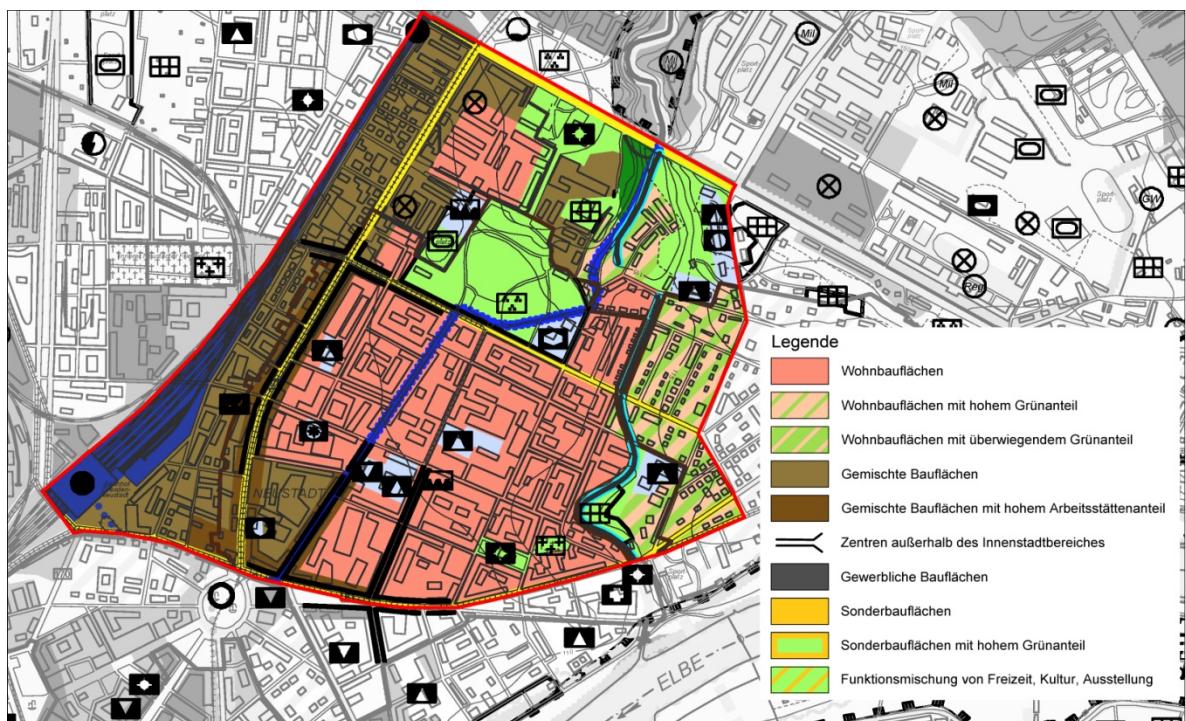
**Bild 2: Einwohnerentwicklung im Stadtteil Äußere Neustadt**

Für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung gehen die Prognosen der kommunalen Statistikstelle der LH Dresden für die Äußere Neustadt von einer weiteren Zunahme auf ca. 18.300 Einwohner im Jahr 2025 aus. Dies entspricht einem Zuwachs um weitere 6,3 % in den kommenden 13 Jahren.

Im Untersuchungsgebiet sind ca. 3.500 private Pkw zugelassen, was einem Motorisierungsgrad von ca. 210 Privat-Pkw/1.000 EW entspricht. Der Motorisierungsgrad liegt damit deutlich unter dem Motorisierungsgrad der LH Dresden von ca. 400 Privat-Pkw/1.000 EW). In diesem Zusammenhang ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich diese Statistik nur auf Anwohner mit einem in Dresden zugelassenen Pkw bezieht. Die im Stadtteil Äußere Neustadt lebenden Anwohner mit einem nicht in Dresden zugelassenen Kraftfahrzeug werden statistisch nicht erfasst. Der Anteil dieser Bewohnergruppe ist auf Grund des hohen Anteils im Stadtteil lebender Studenten vergleichsweise hoch. Es ist

deshalb davon auszugehen, dass der Motorisierungsgrad und somit die Pkw-Verfügbarkeit in der Äußeren Neustadt tatsächlich über dem in der Statistik der LH Dresden erfassten Motorisierungsgrad liegt.

Die Äußere Neustadt ist eines der größten geschlossenen Gründerzeitviertel in Deutschland. Die als Wohngebiet anzusehende Äußere Neustadt weist eine dichte Bebauung mit einem ständigen Wechsel von drei bis fünf geschossigen Wohnhäusern auf. In und zwischen den Wohnhäusern sind verschiedene Nutzungen, insbesondere gastronomische Einrichten, integriert. Seit 2003 ist kein Wohnungsleerstand zu verzeichnen<sup>5</sup>. An den Straßen des Untersuchungsgebietes ist eine durchgehend beidseitig geschlossene Randbebauung festzustellen. Es existieren nur wenige Baulücken. Für das Untersuchungsgebiet gelten zum Schutz der gründerzeitlichen Bebauungs- und Nutzungsstruktur die Erhaltungssatzungen „Äußere Neustadt“<sup>6</sup> und „Preußisches Viertel“<sup>7</sup>. Die Erhaltungssatzungen werden bei der Ableitung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen in der Äußeren Neustadt berücksichtigt. Die Nutzungsstruktur ist geprägt durch Wohnnutzung in den zentralen Bereichen des Untersuchungsgebietes (vgl. Bild 3).



**Bild 3: Flächennutzungsplan der LH Dresden<sup>8</sup>, Ausschnitt Äußere Neustadt**

<sup>5</sup> Quelle: Gentrifizierung der Äußeren Neustadt, Vortrag von Frau Dr. Gantz, Dresden 2005

<sup>6</sup> vgl. Erhaltungssatzung der Landeshauptstadt Dresden nach §172 Abs. 1 Nr.1 des Baugesetzbuches für die Äußere Neustadt Dresden vom 24. März 1994, ergänzt und geändert durch Beschluss des Stadtrates vom 12. Januar 1995

<sup>7</sup> vgl. Erhaltungssatzung H-05 der Landeshauptstadt Dresden für das Villengebiet „Preußisches Viertel“ vom 13. März 1998

<sup>8</sup> Planfassung September 2001, geändert Juni 2002

Zwischen Bahndamm und Königsbrücker Straße schließen sich im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes gemischte Bauflächen und im nördlichen Teil Grünflächen, welche zur Naherholung der Bewohner des Stadtteils dienen (Alaunpark) an. Mehrere Schulen/Bildungseinrichtungen und Kindertagesstätten sowie die „Praxisklinik Herz und Gefäße“ in der Forststraße haben ihren Standort innerhalb des Untersuchungsgebietes (**vgl. Abbildung 1**).

### 1.3 Rechtlicher Rahmen

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie<sup>9</sup>. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie aus dem Jahr 2002 wurde mit Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)<sup>10</sup> im Jahr 2005 und mit der Einführung der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)<sup>11</sup> im Jahr 2006 in nationales deutsches Recht umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde das BImSchG um einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ 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.

Die Öffentlichkeit ist in den Prozess der Aufstellung des Lärmaktionsplanes einzubinden und entsprechend zu informieren.

Die Überschreitung der in den Lärmkarten ausgewiesenen Werte führt nicht zwingend zu einer Lärmsanierung. Vielmehr sind die Maßnahmen zur Lärminderung durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.

Die besonderen fachgesetzlichen Vorschriften (z. B. das Abwägungsgebot) werden jedoch durch die Inhalte eines Lärmaktionsplanes nicht verdrängt. Demzufolge haben die zuständigen Behörden planungsrechtliche Festsetzungen bei ihren Fachplanungen einzubeziehen und soweit wie möglich zu berücksichtigen. Die Umsetzung der Maßnahmen, die die Regelung des Straßenverkehrs betreffen, erfolgt in Abhängigkeit vom Ergebnis einer Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung. Dabei hat die Straßenbehörde sowohl die Interessen der Anlieger, von übermäßigen Lärm verschont zu bleiben, als auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer in Rechnung zu stellen. Im Rahmen der Einzelfallprüfung werden auch die Geräuschbelastung in der Umgebung der Straße und die durch die Maßnahme zu erwartende Pegelminderung nach den dafür gültigen Lärmschutzrichtlinien berechnet und bewertet.

<sup>9</sup> Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

<sup>10</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274, ber. S. 3753), zuletzt geändert am 30.11.2016 (BGBl. I S. 2749)

<sup>11</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 06.03.2006 (BGBl. I S. 516), geändert am 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)

Bei der Umsetzung sind neben den rechtlichen auch die finanziellen Rahmenbedingungen zu beachten. Diese werden durch die den Fachämtern zur Verfügung stehenden Budgets 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 lärmindernden 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.

#### 1.4 Planzielwerte der Lärmaktionsplanung

Lärmpegel an Straßen werden als Jahresmittelwert **berechnet**. Im Vergleich zu Lärmessungen hat dies den Vorteil, dass Verzerrungen durch momentane Ereignisse wie Witterungseinflüsse und Verkehrsbelastungsschwankungen ausgeschlossen werden können. Außerdem erlauben Berechnungen eine Wirkungsprognose für geplante Maßnahmen vor deren Realisierung. Somit kann sichergestellt werden, dass ausschließlich wirksame Maßnahmen ergriffen werden. Aus diesen Gründen sind die **Berechnungsverfahren zwingend vorgeschrieben**. Diese Verfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Messungen unter denen der Berechnungen liegen. Es wird somit grundsätzlich **zu Gunsten der Lärmbetroffenen gerechnet**.

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.

Als Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen durch Straßenverkehrslärm kann die nachfolgende **Tab. 1<sup>12</sup>** herangezogen werden.

<sup>12</sup> Quelle: Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie (Hrsg.): Hinweise für die Lärmaktionsplanung – Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden, Dresden 2013

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) $L_{DEN}$ > 60 dB(A) $L_{Night}$	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierungsauslösewerte gemäß Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes<sup>13</sup> können überschritten sein</li> <li>- Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall strassenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können<sup>14</sup></li> </ul>
>65-70 dB(A) $L_{DEN}$ >55-60 dB(A) $L_{Night}$	hohe Belastung Grenze zur Gesundheitsrelevanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgegrenzwerte gemäß 16. BlmSchV<sup>15</sup> für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein</li> <li>- bei Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen und Schienenwegen in o.g. Gebieten sind Lärmenschutzmaßnahmen durchzuführen</li> <li>- Kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts<sup>16</sup></li> </ul>
>55-65 dB(A) $L_{DEN}$ >45-55 dB(A) $L_{Night}$	Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BlmSchV können überschritten sein</li> <li>- bei Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen und Schienenwegen kann in o.g. Gebieten Lärmenschutz erforderlich werden</li> <li>- mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU)</li> </ul>
< 55 dB(A) $L_{DEN}$ < 45 dB(A) $L_{Night}$	geringe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hauptsächlich durch die subjektive Lärmempfindung geprägte Belästigung</li> <li>- langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)</li> </ul>

**Tab. 1: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen**

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

Eine Festlegung bundesweit einheitlicher Zielwerte im Rahmen der Aktionsplanung gibt es nicht, dies würde den örtlich sehr unterschiedlichen Gegebenheiten nicht gerecht werden. Die Festlegung der Zielwerte ist somit eine Aufgabe der für die Lärmaktionsplanung zuständigen kommunalen Ebene. In der aktuellen fachlichen Diskussion werden

<sup>13</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) (VkB1 S. 434), zuletzt geändert durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2006 Sachgebiet 12.1: Umweltschutz; Lärmenschutz vom 4. August 2006 (VkB1 S. 665)

<sup>14</sup> Richtlinien für strassenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmenschutz-Richtlinie StV) vom 23.11.2007 (VkB1 S. 767)

<sup>15</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BlmSchV) vom 12.06.1990, (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269)

<sup>16</sup> vgl. Rat der Sachverständigen für Umweltfragen (SRU): Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen, Sondergutachten, Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300

als Zielwerte für die Lärmaktionsplanung Spannbreiten zwischen 60 und 70 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) und 50 bis 60 dB(A) ( $L_{Night}$ ) genannt.

Für die Lärmaktionsplanung muss die zuständige Kommune Planzielwerte (Auslösewerte) festlegen, die mit der schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes angestrebt werden sollen.

**Die LH Dresden hat mit dem Masterplan Lärmminderung folgende Planzielwerte festgelegt:**

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

Diese planerische Festlegung folgt den Empfehlungen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)<sup>17</sup> und dem Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz (UMK) und des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen.

## 1.5 Zuständige Behörde

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

Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Wirtschaft  
Umweltamt  
Postfach 12 00 20  
01001 Dresden

## 1.6 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 14a Abs. 1 Umweltverträglichkeitsgesetz (UVPG) ist festzustellen, ob die Verpflichtung zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung besteht. Lärmaktionspläne nach § 47d BlmSchG sind in der Anlage 3 Nr. 2.1 zum UVPG aufgeführt. Eine Strategischen Umweltprüfung gemäß § 14b Abs. 1 Nr. 2 UVPG bzw. § 14b Abs. 2 UVPG ist jedoch nicht durchzuführen, da der Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt keinen Rahmen für die Zulassung UVP-pflichtiger oder möglicher UVP-pflichtiger Projekte setzt. Nach § 14b Abs. 3 UVPG setzt ein Lärmaktionsplan dann einen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit o. g. Vorhaben, wenn er Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen, enthält. Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Für den Freistaat Sachsen wird zusätzlich im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen (SächsUVPG) die Verpflichtung zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung festgestellt. Gemäß § 4a, Abs. 1, Satz 1 sowie § 4a, Abs. 3 SächsUVPG tritt keine gesonderte Regelung zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung in Kraft. Es gilt damit das Bundesrecht.

<sup>17</sup> Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmkartierung in der Fassung des Beschlusses der 112. Sitzung der LAI vom 07. bis 08. September 2006)

## 1.7 Zielsetzung und Vorgehensweise

Der Teilgebiets-Lärmaktionsplan für die Äußere Neustadt beinhaltet aufbauend auf den Ergebnissen und Empfehlungen des Masterplanes die Zusammenstellung vorliegender und die Entwicklung von ergänzenden Maßnahmen und Konzepten insbesondere zur Minderung des Verkehrslärms im Untersuchungsgebiet der Äußeren Neustadt Dresden.

Die Vorgehensweise orientiert sich dabei an den im Anhang V der Umgebungs lärmrichtlinie vorgegebenen Mindestanforderungen für die Durchführung von Lärmaktionsplänen und beinhaltet folgende Schwerpunkte:

- Bestandsanalyse  
Beschreibung der durch den Verkehr hervorgerufenen Ist-Lärmsituation im Untersuchungsraum unter Auswertung der vorhandenen Unterlagen (Lärmkartierungsdaten, Verkehrszählungen),
- Konfliktanalyse und Handlungsbedarf  
Benennung der Probleme innerhalb der Äußeren Neustadt und geeigneter Lösungsmöglichkeiten zur Lärmminde rung,
- Maßnahmenplanung und Wirkungsanalyse  
Darstellung der vorhandenen und geplanten Maßnahmen (kurz-, mittel- und langfristig), Überlegungen zur Realisierung und zur Ergebniskontrolle sowie die
- Öffentlichkeitsbeteiligung  
Beteiligung der breiten Öffentlichkeit in geeigneter Weise.

**Wesentliches Ziel der Lärmaktionsplanung ist somit der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen der Verkehrslärmimmissionen. Mit der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes soll die Lebensqualität in den städtischen Räumen erhalten bzw. verbessert werden.**

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Verkehrsanalyse

#### 2.1.1 Verkehrsstruktur

Die derzeit bestehende Straßenklassifizierung ist in **Abbildung 2** dargestellt<sup>18</sup>. Das Untersuchungsgebiet wird durch die beiden Bundesstraßen B6 (Bautzner Straße / Antonstraße) und B97 (Königsbrücker Straße) gequert. Die als Staatsstraße klassifizierte Radeberger Straße führt von Osten in das Gebiet hinein. Die Stauffenbergallee entspricht der Kategorie einer Hauptverkehrsstraße und der Bischofsweg sowie die Stolpener Straße der Kategorie einer Hauptsammelstraße. Ergänzt wird das ansonsten untergeordnete Straßennetz durch die Sammelstraßen Rothenburger Straße, Görlitzer Straße, Luisenstraße, Lößnitzstraße und die Marienallee/Forststraße.

#### 2.1.2 Verkehrsbelastungen

Die Grundlagen zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet bildeten die Verkehrsmengenkarte der Stadt Dresden (Stand 2011)<sup>19</sup>, die Ergebnisse ergänzender Verkehrszählungen des Straßen- und Tiefbauamtes der LH Dresden aus dem Jahr 2012 im Straßennetz des Untersuchungsgebietes und die Kordonerhebung Äußere Neustadt aus dem Jahr 2006 zur Ermittlung des Durchgangsverkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet<sup>20</sup>.

Im Ergebnis der Auswertung der aufgeführten Grundlagen resultiert die in **Abbildung 3** dargestellte Analyseverkehrsbelastung im Straßennetz der Äußeren Neustadt.

Die höchste Verkehrsbelastung ist gegenwärtig auf der Bautzner Straße, im Abschnitt zwischen der Martin-Luther-Straße und der Radeberger Straße, mit ca. 27.700 Kfz/24h im Querschnitt ( $DTV_w$ )<sup>21</sup> festzustellen. Weiterhin weisen folgende Straßen im Untersuchungsgebiet eine werktägliche Verkehrsbelastung von mehr als 16.000 Kfz/24h auf:

- Bautzner Straße,
- Königsbrücker Straße,
- Stauffenbergallee und
- Antonstraße.

Der Bischofsweg ist im Abschnitt zwischen dem Bahndamm und der Königsbrücker Straße mit ca. 13.000 Kfz/24h im Querschnitt ( $DTV_w$ ) belastet. Östlich der Königsbrücker Straße wurden maximale werktägliche Verkehrsbelastungen im Querschnitt von ca. 8.800 Kfz/24h ermittelt. Ergänzt werden die Straßen des Hauptnetzes im Untersuchungsgebiet durch die Radeberger Straße, welche einen  $DTV_w$  im Abschnitt zwischen der Bautzner Straße und der Stolpener Straße von ca. 9.200 Kfz/24h aufweist.

<sup>18</sup> Quelle: Landeshauptstadt Dresden; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014, Abb. 1

<sup>19</sup> Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Verkehrsmengenkarte 2011, Datenstand: 24.07.2012

<sup>20</sup> Landeshauptstadt Dresden, Hauptabteilung Mobilität: Kordonerhebung Äußere Neustadt Dresden, Schlussbericht, Dresden Juli 2006

<sup>21</sup>  $DTV_w$  = durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Die Verkehrsbelastungen abseits des Hauptnetzes sind deutlich geringer. Am höchsten belastet sind hier die Rothenburger Straße (ca. 4.900 Kfz/24h im Querschnitt), die Stolpener Straße (ca. 4.500 Kfz/24h im Querschnitt) und die Görlitzer Straße (ca. 3.800 Kfz/24h im Querschnitt) (**vgl. Abbildung 3**).

Der Anteil von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5t (Schwerverkehrsanteil) ist mit maximal 6% am täglichen Gesamtverkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen deutlich höher als im untergeordneten Straßennetz mit maximal 3 bis 4 % Schwerverkehrsanteil am täglichen Gesamtverkehrsaufkommen. Die abseits der Hauptverkehrsstraßen vergleichsweise geringen Schwerverkehrsanteile lassen sich darauf zurückführen, dass es sich hauptsächlich um Quell- und Zielverkehrsfahrten des Untersuchungsgebietes (Lieferverkehr) handelt.

Die im Jahr 2006 durch die damalige Hauptabteilung Mobilität durchgeföhrte Kordonerhebung in der Äußeren Neustadt Dresden zeigt in einigen Straßenzügen einen hohen Anteil von Durchgangsverkehr. Vor allem betrifft das den Routenverlauf von der Albertbrücke kommend über die Rothenburger Straße, die Görlitzer Straße und den Bischofsweg fahrend mit der Königsbrücker Straße als Ziel. Außerdem wurde ein hoher Anteil an Durchgangsverkehrsfahrten im Bischofsweg als Verbindung der Königsbrücker Straße und der Radeberger Straße / Bautzner Straße festgestellt (**vgl. Tab. 2**).

<b>Querschnitt</b>	<b>Durchgangsverkehrsanteil 2006</b>
<b>Görlitzer Straße</b>	50%
<b>Rothenburger Straße</b>	39%
<b>Bischofsweg</b> zwischen Königsbrücker Str. und Görlitzer Str.	41%
<b>Bischofsweg</b> zwischen Görlitzer Str. und Prießnitzstr.	26%
<b>Kamenzer Straße</b>	6%

**Tab. 2: Durchgangsverkehrsanteile ausgewählter Straßenquerschnitte<sup>22</sup>**

Mit der Verkehrsfreigabe der Waldschlößchenbrücke haben sich die Verkehrsbelastungen in Teilen des Untersuchungsgebietes geändert. Diese Änderung wird sich mit dem Ausbau der Königsbrücker Straße fortsetzen. Aus diesem Grund wird im Lärmaktionsplan für die Äußere Neustadt Dresden zusätzlich zur Analyseverkehrsbelastung die Entwicklung der Verkehrsbelastungen bis zum Jahr 2025 berücksichtigt. Die prognostizierte Entwicklung der Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet ist in **Abbildung 4** dargestellt. Die Verkehrsprognose 2025 geht von einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens gegenüber der Analyseverkehrsbelastung in der Stauffenbergallee, im Bischofsweg und in der Lößnitzstraße aus. Dem gegenüber stehen prognostizierte Abnahmen der Verkehrsbelastungen in der Bautzner Straße (östlich der Radeberger Straße), in der Königsbrücker Straße zwischen der Louisestraße und dem Bischofsweg

<sup>22</sup> Quelle: Kordonerhebung Äußere Neustadt Dresden, Schlussbericht, Hauptabteilung Mobilität Dresden, Juli 2006

und in der Görlitzer Straße. Zunahmen auf der Stauffenbergallee und die Abnahmen auf der Königsbrücker Straße wurden bereits nachgewiesen. Zugenumommen hat auch der Verkehr auf dem Straßenzug Marienallee-Forststraße-Stolpener Straße. Den prognostizierten Zunahmen der Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet ist mit geeigneten Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung entgegenzuwirken.

### 2.1.3 Motorisierter Individualverkehr

Die Verkehrsorganisation in der Äußeren Neustadt ist in der **Abbildung 2** dargestellt. Das Untersuchungsgebiet ist von zahlreichen Einbahnstraßen geprägt, welche zur gezielten Verkehrslenkung des MIV aber auch auf Grund der vorhandenen Straßenquerschnitte angeordnet wurden. Die derzeit vorhandenen Fahrbahnbeläge im Untersuchungsgebiet sind in Abbildung **5** dargestellt. Es ist festzustellen, dass in vielen Straßenzügen ein Pflasterbelag vorhanden ist. Das trifft neben zahlreichen Straßen im untergeordneten Netz teilweise auch auf die hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet zu (**vgl. Bild 4**).

Die Stauffenbergallee, die Antonstraße und weitgehend auch die Bautzner Straße haben einen durchgehend bituminösen Fahrbahnbelag. Die Gleiseindeckung der Straßenbahngleise erfolgte in der Rothenburger Straße, der Görlitzer Straße und im Bischofsweg (zwischen der Förstereistraße und der Görlitzer Straße) und mittlerweile auch in Teilen der Königsbrücker Straße bituminös, in den Gleisanlagen in der nördlichen Königsbrücker Straße und im westlichen Abschnitt des Bischofsweges mittels Verbundplatten.



**Bild 4: Fahrbahnbelag in der Königsbrücker Straße**

Es ist festzustellen, dass sich fast alle Straßen in der Äußeren Neustadt Dresden, die nicht innerhalb der letzten Jahre saniert wurden, in einem hinsichtlich der Geräuschemission ungünstigen Zustand befinden. Bei den realisierten Straßensanierungen seit 2006 wurden mit Ausnahme der Zufahrt zum Neustädter Bahnhof, der Böhmischem Straße (verkehrsberuhigter Bereich), der Schönfelder Straße sowie auf dem Martin-

Luther-Platz bituminöse Fahrbahnbeläge auf den Fahrspuren des MIV vorgesehen. Für die Bereiche des ruhenden Verkehrs im Straßenraum werden zumeist die Pflasterbeläge erneuert und erhalten. Straßensanierungen in der Äußeren Neustadt fanden seit 2006 beispielsweise in der Görlitzer Straße, in Kamenzer Straße, in der Alaunstraße und in der Böhmisichen Straße statt. Im Rahmen des Konjunkturprogramms II der Bundesrepublik Deutschland sind im Jahr 2009 Lärmsanierungsmaßnahmen in der Bautzner Straße (im Abschnitt zwischen der Glacisstraße und der Hoyerswerdaer Straße) und im Bischofsweg (im Abschnitt zwischen der Förstereistraße und der Alaunstraße) erfolgreich umgesetzt worden. In beiden Straßenzügen erfolgte der Austausch der Pflasterbeläge durch eine Asphaltdeckschicht, wodurch der Lärmpiegel um bis zu 6 dB(A) gesenkt werden konnte. Die Bautzner Straße wurde im Sommer 2013 ab dem Knotenpunkt Bautzner Straße/Rothenburger Straße stadtauswärts grundhaft saniert.

Der Abschnitt der Böhmisichen Straße zwischen der Rothenburger Straße und der Martin-Luther-Straße wurde 2009 ebenfalls saniert und zu einem verkehrsberuhigten Bereich ausgebildet. Ein weiterer verkehrsberuhigter Bereich befindet sich in der Seifhennersdorfer Straße. Die Alaunstraße im Abschnitt zwischen der Bautzner Straße und der Katharinenstraße sowie die westlich der Rothenburger Straße gelegene Böhmisiche Straße sind Teil einer Tempo-20-Zone. Ergänzt wird die Verkehrsberuhigung im Untersuchungsgebiet durch flächendeckende Tempo-30-Zonen. Die Verkehrsberuhigung in der Äußeren Neustadt Dresden ist in der Abbildung 6 zusammengefasst.

## 2.1.4 Schienenverkehr

Das ÖPNV-Streckennetz ist in Abbildung 7 dargestellt. Das Untersuchungsgebiet in der Äußeren Neustadt ist über den Bahnhof Dresden-Neustadt an den Eisenbahnfern- und Eisenbahnregionalverkehr angeschlossen. Zudem wird der Bahnhof Dresden-Neustadt von den S-Bahn-Linien S1 (Schöna – Meißen-Triebischthal) und S2 (Pirna – Dresden-Flughafen) bedient. Zusätzlich ist das Untersuchungsgebiet über insgesamt 11 Haltestellen an den ÖPNV angeschlossen. Die Straßenbahnlinien 7, 8, 11 und 13 queren das Untersuchungsgebiet. Die Buslinie 64 erschließt das nördliche Untersuchungsgebiet über die Stauffenbergallee.

In Abbildung 7 ist außerdem die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV im Untersuchungsgebiet mittels fußläufiger Haltestelleneinzugsbereiche dargestellt. Als Haltestelleneinzugsbereich wurde ein Radius von 300 m für die Stadtbusse, von 300 m und 400 m für die Straßenbahnen in Abhängigkeit von der Nutzungsdichte und von 600 m für die S-Bahn angesetzt. Der größte Teil der besiedelten Flächen des Untersuchungsgebietes ist unter Berücksichtigung der festgelegten Haltestelleneinzugsbereiche gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Es besteht aber auch ein unzureichend erschlossener Siedlungsbereich im Nordosten des Untersuchungsgebietes (vgl. Abbildung 7).

Zur Beseitigung dieses Erschließungsdefizits führte die DVB AG bereits im Juni 2008 eine Untersuchung zur zusätzlichen ÖPNV-Erschließung der Äußeren Neustadt Dresden mit einer Quartiersbuslinie durch<sup>23</sup>. Nach Einschätzungen der DVB AG würden die Nutzer eines Quartiersbusses in der Äußeren Neustadt eher gering ausfallen. Zudem sind massive Eingriffe in den Straßenraum (bspw. die Verbreiterung von Straßenquer-

<sup>23</sup> Dresden Verkehrsbetriebe AG: Untersuchung einer zusätzlichen ÖPNV-Erschließung der Äußeren Neustadt Dresden mit einem Quartiersbus, Dresden Juni 2008

schnitten), die Auflassung von ca. 60 Pkw-Stellplätzen zur Errichtung von Haltestellen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (bspw. die Sperrung von Straßen für den MIV) nötig, um das vorgeschlagene Quartiersbuskonzept umsetzen zu können<sup>24</sup>. Der Stadtrat hat die Verwaltung erneut beauftragt<sup>25</sup>, die DVB AG um Prüfung einer entsprechenden Quartierbuserschließung zu bitten. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

### 2.1.5 Ruhender Verkehr

Im Jahr 2006 existierten rund 2.050 Stellplätze für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum und rund 1.650 private Stellplätze in der Äußeren Neustadt<sup>26</sup>. Zur Verbesserung der problematischen Situation im ruhenden Verkehr in der Äußeren Neustadt wurde ein Parkraumbewirtschaftungskonzept vom Stadtrat am 09.06.2005 beschlossen und im November 2006 vollständig umgesetzt. Mit nur wenigen Ausnahmen ist das Parken im Straßenraum im gesamten Untersuchungsgebiet möglich.

In **Abbildung 8** ist die derzeitige Parkregelung in der Äußeren Neustadt abgebildet. Grundsätzlich werden für das Parken im Straßenraum in der Äußeren Neustadt Dresden Gebühren erhoben (**vgl. Bild 5**).



**Bild 5: Bewirtschaftetes Parken im Straßenraum in der Sebnitzer Straße**

Ausgenommen davon sind einige Straßenzüge am östlichen und westlichen Rand des Untersuchungsgebietes. Zusätzlich wurden flächendeckend die in der Abbildung 8 dargestellten Bewohnerparkbereiche ausgewiesen. Gegen eine jährliche Gebühr (30 Euro pro Jahr) ist den Bewohnerinnen und Bewohnern der Äußeren Neustadt Dresden das Parken in den Bewohnerparkbereichen möglich, eine Stellplatzgarantie ist damit jedoch nicht verbunden<sup>27</sup>. Ergänzt werden die Parkflächen für den MIV durch die drei Standorte

<sup>24</sup> ebenda

<sup>25</sup> Beschluss Nr. 435/17 vom 09./10.07.2015

<sup>26</sup> Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt: Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes für das Kerngebiet der Äußere Neustadt Dresden, Beschluss Nr. V0783/10, Stadtrat, 14.04.2011

<sup>27</sup> vgl. Parken in der Äußeren Neustadt, Bürgerinformation zur Parkraumbewirtschaftung, Dresden 2009

Tannenstraße, Bischofsweg und Radeberger Straße des Reisebuspark-/leitsystems der LH Dresden<sup>28</sup>.

## 2.1.6 Rad- und Fußverkehr

Die Äußere Neustadt Dresden besitzt auf Grund ihrer hohen Einwohnerdichte und Bebauungsstruktur mit vielen gastronomischen Einrichtungen eine hohe Bedeutung im Rad- und Fußverkehr.

Die Fußwege im Untersuchungsgebiet sind größtenteils zu schmal. Das trifft vor allem auf Straßenzüge wie die Louisenstraße und die Görlitzer Straße mit vielen gastronomischen Einrichtungen zu. Die Verkehrssicherheit der Fußgänger/-innen wird zudem häufig durch im Knotenpunktbereich parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Im Untersuchungsgebiet befinden sich die in **Abbildung 6** dargestellten verkehrberuhigten Bereiche in der Seiffennerdorfer Straße und in der Böhmischem Straße (im Abschnitt östlich der Rothenburger Straße).

Das vorhandene Radverkehrsnetz ist in **Abbildung 9** dargestellt. Es fehlen sichere und durchführende Radverkehrsanlagen in der Bautzner Straße und in der Königsbrücker Straße. Anders stellt sich die Situation in der Antonstraße und in der Stauffenbergallee dar. Mit dem grundhaften Ausbau der Antonstraße 2006 wurden strassenbegleitende Radverkehrsanlagen in der Antonstraße im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Dresden-Neustadt und dem Albertplatz vorgesehen. In der Stauffenbergallee befindet sich im Abschnitt zwischen der Königsbrücker Straße und der Marienallee beidseitig ein strassenbegleitender Rad- und Fußweg. Abseits der Hauptverkehrsstraßen existieren keine separaten Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Problematisch stellt sich der Mischverkehr mit dem MIV in der Rothenburger Straße durch den fehlenden Sicherheitsabstand für Radfahrer/-innen zwischen den Gleisen der Straßenbahn und dem ruhenden Verkehr dar (**vgl. Bild 6**).



**Bild 6:** Situation für Radfahrer/-innen in der Rothenburger Straße

<sup>28</sup> Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt: Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes für das Kerngebiet der Äußere Neustadt Dresden, Beschluss Nr. V0783/10, Stadtrat, 14.04.2011

Mit nur wenigen Ausnahmen (bspw. in der Frühlingstrasse und der Scheunenhofstraße) sind die Einbahnstraßen im Untersuchungsgebiet für den Radverkehr auch in der Gegenrichtung freigegeben (ZZ1000-31 bzw. ZZ1022-10).

In **Abbildung 9** sind zusätzlich die Radverkehrs-Analyseverkehrbelastungen dargestellt. Im Ergebnis mehrerer Radverkehrszählungen durch die Stadt Dresden 2010 bis 2012 wurden die höchsten Radverkehrsmengen auf der Alaunstraße (ca. 4.300 Fahrräder/24h) festgestellt. Weitere wichtige Radrouten in der Äußeren Neustadt stellen die Louisestraße, der Bischofsweg sowie die Rothenburger Straße und Görlitzer Straße dar.

### 2.1.7 Ruhige Gebiete

Ziel des Lärmaktionsplanes ist auch, nach § 47 d Abs. 2 BlmSchG, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“. Als „ruhige Gebiete“ kommen sowohl bebaute Gebiete (insbesondere reine Wohngebiete, Krankenhäuser und Schulen) als auch unbebaute Gebiete, die der Erholung dienen, in Betracht. Zu schaffen und zu erhalten sind Stadtrheoasen wie Park-, Sport-, Kleingarten- und Friedhofanlagen aber auch größere Landschaftsräume, die Erholung für unser Gehör bieten und die noch eine Wahrnehmung „nichttechnischer Geräusche“ ermöglichen. **Abbildung 1** enthält die Darstellung der schutzbedürftigen Einrichtungen im Untersuchungsgebiet. Zu ihnen gehören die Schulen (bspw. das Gymnasium Dreikönigschule), medizinischen Einrichtungen (bspw. das Diakonissenkrankenhaus) und die Kindertagesstätten im Untersuchungsgebiet. Zusätzlich werden der Alaunpark und die Grünanlagen im Zuge der Prießnitzaue den ruhigen Gebieten zugeordnet.

## 2.2 Lärm- und Konfliktsituation

Im Jahr 2007 erfolgte die Lärmkartierung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie für den Ballungsraum Dresden und deren Fortschreibung im Jahr 2012. Die u.a. im Ergebnis der Lärmkartierung 2012 erstellten Lärmkarten für das Untersuchungsgebiet, getrennt nach  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  für die Lärmquellen Straßenverkehr (**vgl. Abbildung 10 und Abbildung 11**) und Straßenbahnverkehr (**vgl. Abbildung 12 und Abbildung 13**) geben einen Überblick zur Ist-Lärmbelastung in der Äußeren Neustadt Dresden.

Aus den aktuellen Lärmkarten wird die derzeitige Lärmsituation im Untersuchungsgebiet verdeutlicht. Deutlich sind in den Lärmkarten für den Kfz-Verkehr die Isophonenbänder entlang der Königsbrücker Straße, der Bautzner Straße, der Antonstraße und der Stauffenbergallee ersichtlich, die als Haupterschließungsachsen große Teile des Verkehrsaufkommens innerhalb der Stadt Dresden aufnehmen. Anhand dieser Lärmkarten für den Kfz-Verkehr wird deutlich, dass entlang der Hauptverkehrsstraßen zwar relativ hohe Lärmpegel auftreten, im Einzelfall  $L_{DEN} \sim 80$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 70$  dB(A), wie z. B. in der Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Rothenburger Straße, sich aber in der hinter der ersten Häuserzeile befindlichen Wohnbebauung bereits vergleichsweise erträgliche Lärmbelastungen feststellen lassen (**vgl. Abbildung 10 und Abbildung 11**). Eine Ausnahme stellt jedoch die Stauffenbergallee dar, welche durch die fehlende beidseitig geschlossene Bebauung eine großräumige Ausbreitung des Straßenverkehrslärms ermöglicht. Zusätzlich zu den Haupterschließungsachsen erfolgte die Lärmkartierung im Untersuchungsgebiet in der Rothenburger Straße, der Görlitzer Straße, der Lößnitzstraße, dem Bischofsweg und in der Stolpener Straße. Die höchsten Lärmbelastungen im Kfz-Verkehr treten in diesen Straßenzügen im Bischofsweg (zwi-

schen Bahndamm und Förstereistraße) mit einem Lärmpegel  $L_{DEN} \sim 75$  dB(A) bzw.  $L_{Night} \sim 65$  dB(A) auf. Im weiteren Verlauf des Bischofsweges wurden maximale Lärmpegel von  $L_{DEN} = 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} = 60$  dB(A) ermittelt. In der Rothenburger Straße und der Lößnitzstraße wurden abschnittsweise Lärmpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} \sim 60$  dB(A) festgestellt.

Für den durch Straßenbahnen verursachten Schienenverkehrslärm zeigt **Abbildung 12** den Lärmindex  $L_{DEN}$  und **Abbildung 13** den Lärmindex  $L_{Night}$  im Untersuchungsgebiet. Der höchste Lärmpegel  $L_{DEN} \sim 75$  dB(A) tritt dabei nahezu im kompletten Straßenzug der Rothenburger Straße/Görlitzer Straße sowie abschnittsweise in der Königsbrücker Straße (zwischen Louisestraße und Jordanstraße) und in der Antonstraße (zwischen Albertplatz und Bahnhof Neustadt) auf. Der höchste Nacht-Lärmindex ( $L_{Night} > 60$  dB(A)) ist im Straßenzug Rothenburger Straße/Görlitzer Straße sowie abschnittsweise in der Königsbrücker Straße (zwischen Louisestraße und Jordanstraße), im Bischofsweg (zwischen der Königsbrücker Straße und dem Bahndamm), in der Antonstraße (zwischen Albertplatz und Bahnhof Neustadt) und in der Bautzner Straße festzustellen.

Die Lärmkartierung 2007 für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgte für das Untersuchungsgebiet durch das Eisenbahn-Bundesamt (**vgl. Abbildung 14 und Abbildung 15**) und bezieht sich auf die, das Untersuchungsgebiet im Osten begrenzende Bahnstrecke Görlitz-Dresden<sup>29</sup>. Im unmittelbaren Verlauf der Gleise wurden Lärmpegel im Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  von über 75 dB(A) zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee berechnet. Durch die Lage der Bahntrasse auf einem Bahndamm lassen sich auch in der hinter der ersten Häuserzeile befindlichen Wohnbebauung hohe Lärmbelastungen von teilweise über 65 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) feststellen (bspw. in Höhe der Tannenstraße). Für den Nachtzeitraum ( $L_{Night}$ ) wurde nur eine geringe Reduzierung des Lärmpegels um 5 dB(A) festgestellt.

Die aktuellen maximalen Lärmbelastungen durch den Straßen-, Straßenbahn- und Eisenbahnverkehrslärm für ausgewählte Straßenabschnitte ist in **Tab. 3** dargestellt.

Straßenabschnitt	maximale Lärmbelastungen in dB(A)					
	MIV		Straßenbahn		Eisenbahn	
	$L_{DEN}$	$L_{Night}$	$L_{DEN}$	$L_{Night}$	$L_{DEN}$	$L_{Night}$
<b>Antonstraße</b> zwischen Albertplatz und Bahnhof Neustadt	>70	65	>70	>60	-	-
<b>Bautzner Straße</b> zwischen Albertplatz und Rothenburger Str.	>70	65	>70	>60	-	-
<b>Bautzner Straße</b> zwischen Löwenstr. und Wolfsgasse	80	70	>70	65	-	-
<b>Königsbrücker Straße</b> zwischen Louisestraße und Jordanstraße	80	>70	75	65	-	-
<b>Königsbrücker Straße</b> zwischen Tannenstr. und Ahornstr.	>75	>65	70	65	-	-

<sup>29</sup> Die Lärmkartierung 2012 für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes lag zum Zeitpunkt der Planbearbeitung noch nicht vor.

Straßenabschnitt	maximale Lärmbelastungen in dB(A)					
	MIV		Straßenbahn		Eisenbahn	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
<b>Stauffenbergallee</b> Höhe der Straße „An der Prießnitz“	>70	>60	-	-	-	-
<b>Bischofsweg</b> zwischen Königsbrücker Str. und Förstereistr.	75	65	70	>60	-	-
<b>Bischofsweg</b> zwischen Kamenzer Str. und Frühlingstr.	65	55	-	-	-	-
<b>Rothenburger Straße</b>	65	60	75	65	-	-
<b>Görlitzer Straße</b>	65	60	75	65	-	-
<b>Bahnstrecke Görlitz-Dresden</b> zwischen Eschenstr. und Stauffenbergallee	-	-	-	-	>75	70

**Tab. 3: maximale Lärmbelastungen in dB(A) auf ausgewählten Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet**

Die Überschreitung der angestrebten Zielwerte (in der Praxis auch Auslösewerte benannt) von 65 dB(A) für den Lärmindex L<sub>DEN</sub> und von 55 dB(A) für den Nachtzeitraum (L<sub>Night</sub>) sind für die vorhandenen Lärmsituationen in der Äußeren Neustadt Dresden zusätzlich in **Abbildung 16 bis Abbildung 21** dargestellt. Die Pegelüberschreitung der Planungszielwerte beträgt im Straßenverkehrslärm in den Maximalwerten über 15 dB(A) (L<sub>DEN</sub>) in der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße. In den übrigen Straßenzügen wurden Pegelüberschreitungen der Planungszielwerte von maximal 10 dB(A) ermittelt (**vgl. Abbildung 16**). Für den Lärmindex L<sub>Night</sub> treten abschnittsweise in der Bautzner Straße und im Bischofsweg in Höhe der Unterführung unter den Bahndamm Pegelüberschreitungen von bis zu 20 dB(A) auf (**vgl. Abbildung 17**).

Im Straßenbahnverkehr lässt sich eine Überschreitung der angestrebten Zielwerte für den Lärmindex L<sub>DEN</sub> und auch für den Nachtzeitraum (L<sub>Night</sub>) von jeweils maximal 10 dB(A) feststellen (**vgl. Abbildung 18 und Abbildung 19**).

Hauptschwerpunkt der Lärmelastung im Schienenverkehr auf der Bahnstrecke Görlitz-Dresden ist der Abschnitt zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee. In diesem Schwerpunktbereich ist eine Planzielwertüberschreitung von über 10 dB(A) über den Gesamttag (**vgl. Abbildung 20**), bzw. von über 15 dB(A) in den Nachtstunden vorzufinden (**vgl. Abbildung 21**).

Die maximalen Überschreitungen der festgelegten Planzielwerte für den Straßen-, Straßenbahn- und Eisenbahnverkehrslärm auf ausgewählten Straßenabschnitten ist in **Tab. 4** dargestellt.

Straßenabschnitt	maximale Überschreitung der angestrebten Zielwerte in dB(A)					
	MIV		Straßenbahn		Eisenbahn	
	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
<b>Antonstraße</b> zwischen Albertplatz und Bahnhof Neustadt	10	15	10	10	-	-
<b>Bautzner Straße</b> zwischen Albertplatz und Rothenburger Str.	10	15	5	10	-	-
<b>Bautzner Straße</b> zwischen Löwenstr. und Wolfsgasse	15	20	5	10	-	-
<b>Königsbrücker Straße</b> zwischen Louisenstr. und Jordanstr.	15	15	10	10	-	-
<b>Königsbrücker Straße</b> zwischen Tannenstr. und Ahornstr.	15	15	5	10	-	-
<b>Stauffenbergallee</b> Höhe der Straße „An der Prießnitz“	10	15	-	-	-	-
<b>Bischofsweg</b> zwischen Königsbrücker Str. und Förstereistr.	15	15	5	10	-	-
<b>Bischofsweg</b> zwischen Kamenzer Str. und Frühlingstr.	5	5	-	-	-	-
<b>Rothenburger Straße</b>	5	10	10	10	-	-
<b>Görlitzer Straße</b>	5	10	10	10	-	-
<b>Bahnstrecke Görlitz-Dresden</b> zwischen Eschenstr. und Stauffenbergallee	-	-	-	-	>10	15

**Tab. 4: maximale Überschreitung der angestrebten Zielwerte in dB(A) auf ausgewählten Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet**

### 2.3 Betroffenheitsanalyse

Die Abschätzung der Anzahl lärmgefährdeter Personen in der Äußeren Neustadt Dresden ist Teil des „Masterplan Lärmminderung“ der Stadt Dresden<sup>30</sup>. Als besonders stark betroffen gelten dabei diejenigen Einwohner/-innen, welche einem Nacht-Lärmindex von mindestens 60 dB(A) ausgesetzt sind. Die Ermittlung der Betroffenheiten erfolgte auf der Grundlage der Lärmkartierung 2007 nach dem sogenannten Betroffenen-Index, einerseits für die am stärksten betroffenen Flächen in Dresden, andererseits für Straßenabschnitte mit den höchsten Betroffenheiten. Der Betroffenen-Index setzt dabei die Höhe der Überschreitung der angestrebten Planungszielwerte (**vgl. Abschnitt 1.4**) mit der Anzahl der betroffenen Einwohner/-innen miteinander in Bezug<sup>31</sup>.

Im Rahmen der Erarbeitung des „Masterplan Lärmminderung“ wurde der Betroffenen-Index für den Nachtbereich (L<sub>Night</sub>) für den Straßenverkehrs- und den Straßenbahn-

<sup>30</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Masterplan Lärmminderung, Beschluss-Nr. V3054-UK60-09, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 16.03.2009

<sup>31</sup> ebenda

verkehrslärm ermittelt. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass das Untersuchungsgebiet Äußere Neustadt Dresden das am stärksten vom Verkehrslärm betroffene Stadtgebiet in Dresden ist. Eine detaillierte Betrachtung des Betroffenen-Indexes ist dem Masterplan Lärminderung der Landeshauptstadt Dresden zu entnehmen. Danach sind in den Nachtstunden insgesamt 624 Einwohner im Untersuchungsgebiet von einem durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärmpegel über den Planzielwerten und 610 Einwohner von einem durch den Straßenbahnverkehr verursachten Lärmpegel über den Lärmzielwerten betroffen. Zu den Straßenabschnitten mit den meisten vom Lärm betroffenen Personen gehören die Bautzner Straße, die Königsbrücker Straße und der Bischofsweg (zwischen Bahndamm und Kamenzer Straße).

### **3 Maßnahmen zur Lärminderung in der Äußeren Neustadt Dresden**

Die Maßnahmen zur Lärminderung für die Äußere Neustadt beinhalten sowohl Maßnahmen, welche Bestandteil weiterer Fachplanungen der Stadt Dresden (bspw. Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus<sup>32</sup> und aus dem verkehrlichen Rahmenplan für die Äußere Neustadt Dresden des Stadtplanungsamtes<sup>33</sup>) und relevant für die Lärmaktionsplanung sind, sowie zusätzliche, die Lärminderung unterstützende Maßnahmen. Die für die Lärmaktionsplanung relevanten Maßnahmen der Stadt Dresden aus vorliegenden Planungen sind zusätzlich in **Abbildung 22** und in der **Anlage 1** zusammengefasst.

Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung Äußere Neustadt Dresden bilden die Ergebnisse der Analyse (**vgl. Abschnitt 2**) sowie allgemeingültige Strategien zur Reduzierung der vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen, getrennt nach mehreren möglichen Handlungsfeldern. Eine Beschreibung dieser allgemeingültigen Strategien sowie der Handlungsfelder ist der **Anlage 2** zu entnehmen.

Bei der Zusammenstellung der Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung Äußere Neustadt Dresden wird nach Zeithorizonten (kurzfristig, mittelfristig und langfristig) bis zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen unterschieden. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen können innerhalb von 3 Jahren realisiert werden, mittelfristige Maßnahmen haben einen Realisierungshorizont von 4 bis 8 Jahren, unter den langfristig zu realisierenden Maßnahmen werden Maßnahmen zusammengefasst, deren Umsetzung mehr als 8 Jahre in Anspruch nimmt. Hinsichtlich der rechtlichen Vorgaben für die Umsetzung der Maßnahmen wird auf die Ausführungen im **Abschnitt 1.3** verwiesen.

<sup>32</sup> Landeshauptstadt Dresden; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014

<sup>33</sup> Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungamt: Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes für das Kerngebiet der Äußere Neustadt Dresden, Beschluss Nr. V0783/10, Stadtrat, 14.04.2011

### 3.1 Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

Eine Übersicht der nachfolgend dargestellten kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen ist in **Abbildung 23** aufgezeigt.

#### 3.1.1 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Reduzierung der Verkehrsbelastungen“

Als vordringliche Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen wird die Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße und im Bischofsweg angesehen. Eine Reduzierung von Verkehrsbelastungen in beiden Straßenzügen ist jedoch nur über den Zusammenschluss mehrerer Einzelmaßnahmen aus den verschiedenen Handlungsfeldern möglich. Eine vollständige kurzfristige Reduzierung der Verkehrsbelastungen ist somit kaum umsetzbar. Dennoch werden auch kurzfristig zu realisierende Einzelmaßnahmen aufgezeigt, welche zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens geeignet sind. Die hoch belasteten Straßenzüge Königsbrücker Straße, Bautzner Straße und Stauffenbergallee bilden wichtige Haupterschließungssachsen der Stadt Dresden. Auf Grund dieser Funktion im städtischen Straßennetz ist die für eine wahrnehmbare Lärmminderung erforderliche deutliche durchgehende Reduzierung der Verkehrsbelastung hier unrealistisch.

#### 3.1.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“

Für das Handlungsfeld „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeföhrte kurzfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen.

**Maßnahme M1:** durchgängige Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Bischofsweg zwischen der Königsbrücker Straße und der Görlitzer Straße auf 30 km/h

- neben der Lärmminderung durch die Reduzierung der Geschwindigkeit wird zusätzlich durch die Verstetigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bischofsweg auf durchgängig 30 km/h ein weiterer Lärmminderungsbeitrag erzeugt

**Maßnahme M2:** regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung an Konfliktorten im Untersuchungsgebiet

- regelmäßige Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an Orten mit Lärmkonflikten im Untersuchungsgebiet
- Bei der Auswahl der aus Gründen des Lärmschutzes zu überwachenden Straßenabschnitte sind insbesondere die Straßen mit ausgewiesenen Überschreitungen der Lärmzielwerte (**vgl. Abbildung 16 und Abbildung 17**) und die Hinweise des Ortsamtes Neustadt zu berücksichtigen.
- Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten dient auch zur Verbesserung der Wirksamkeit der Maßnahmen **M1, M9 und M15**
- kurz-, mittel- und langfristige Maßnahme

**Maßnahme M9:** Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20-Zonen und weitere Maßnahmen

- Ausdehnung der Verkehrsberuhigung mit dem Ziel einer konstant niedrigen Geschwindigkeit der Kfz
- zusätzlich erfolgt mit der Umsetzung der Maßnahme eine Stärkung der Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet; insbesondere in den gegen eine Zunahme der Lärmbelastungen zu schützenden „ruhigen Gebieten“ (Alaunpark, Grünanlagen im Zuge der Prießnitzzaue) (**vgl. Abschnitt 2.1.7**)
- Ausdehnung des bestehenden verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo-20-Zone) mit den Grenzen Bischofsweg im Norden, Prießnitzstraße im Osten, der Bautzner Straße im Süden und der Königsbrücker Straße im Westen (**vgl. Bild 7 und Tab. 5**)
- es ist zu prüfen, ob die Fußgängerquerung mit Mittelinsel auf dem Bischofsweg in Höhe Kamenzer Straße zu einem Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") ausgebaut werden kann
- ausgenommen davon bleiben die verkehrsberuhigten Bereiche in der Seifhennersdorfer Straße und in der Böhmisichen Straße sowie die Rothenburger Straße und die Görlitzer Straße

geplante Tempo-20-Zone Süd	derzeit im Bestand
Alaunstraße zwischen Bautzner Str. und Louisenstr.	Tempo-20-Zone
Alaunstraße zwischen Louisenstraße und Bischofsweg	Tempo-30-Zone
Katharinenstraße	Tempo-30-Zone
Louisenstraße	Tempo-30-Zone
Jordanstraße	Tempo-30-Zone
Timaeustraße	Tempo-30-Zone
Förstereistraße	Tempo-30-Zone
Martin-Luther-Straße	Tempo-30-Zone
Sebnitzer Straße zwischen Görlitzer Str. und Alaunstr.	Tempo-30-Zone
Sebnitzer Straße zwischen Kamenzer Str. und Prießnitzstr.	Tempo-30-Zone
Prießnitzstraße südlich des Bischofsweges	Tempo-30-Zone
Talstraße	Tempo-30-Zone
Schönfelder Straße	Tempo-30-Zone
Kamenzer Straße südlich des Bischofsweges	Tempo-30-Zone

**Tab. 5: Tempo-20-Zone Süd in der Äußeren Neustadt Dresden – Bestand und Konzept**

- Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Teilen der Görlitzer Straße und der Rothenburger Straße<sup>34</sup>
- Ausweisung einer Tempo-20-Zone (Nord) mit den Grenzen Stauffenbergallee im Norden, Prießnitzstraße im Osten, Bischofsweg im Süden und Alaunplatz im Westen (**vgl. Bild 7 und Tab. 6**)

<b>geplante Tempo-20-Zone Nord</b>	<b>derzeit im Bestand</b>
Kamenzer Straße nördlich Bischofsweg	Tempo-30-Zone
Frühlingstrasse	Tempo-30-Zone
Prießnitzstraße nördlich Bischofsweg	Tempo-30-Zone
Nordstraße zwischen Kamenzer Str. und Prießnitzstr.	Tempo-30-Zone
Jägerstraße zwischen Kamenzer Str. und Prießnitzstr.	Tempo-30-Zone
Bischofswerdaer Straße	Tempo-30-Zone
An der Prießnitz	Tempo-30-Zone

**Tab. 6: Tempo-20-Zone Nord in der Äußeren Neustadt Dresden**

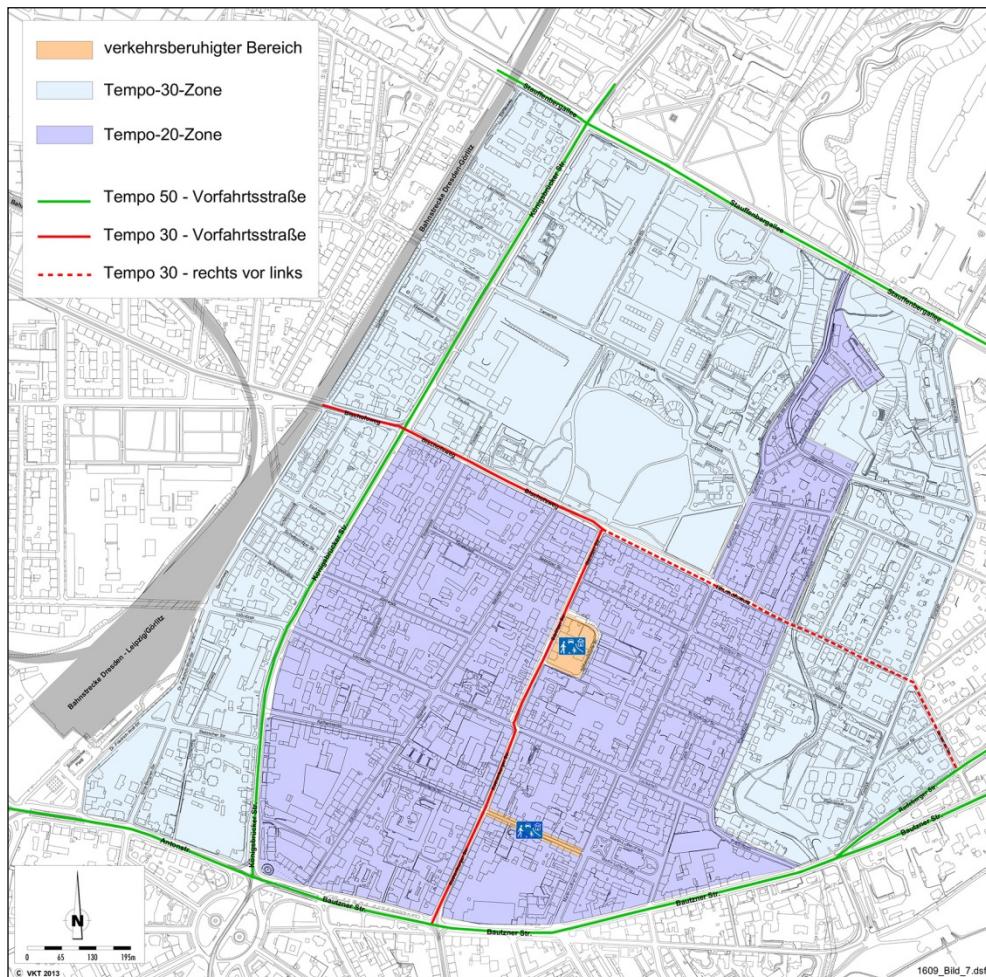
- unter Berücksichtigung der jeweils örtlichen Gegebenheiten sind bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz der Tempo-20/Tempo-30-Zonierung zu prüfen
- **in einem zweiten Schritt** erfolgt die Ausweisung des Bischofsweges im Abschnitt zwischen der Görlitzer Straße und der Forststraße und der Stolpener Straße als Tempo-30 Straße mit Vorrang Rechts-vor-Links (**vgl. Bild 7**)
- Durchführung eines Verkehrsversuches für eine Einbahnstraßenregelung auf der Marienallee von der Stauffenbergallee in Richtung Bischofsweg<sup>35</sup>
- Maßnahme ist – soweit sie die Tempo-20-Zonen betrifft - Teil des verkehrlichen Rahmenplanes für die Äußere Neustadt Dresden<sup>36</sup> und des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus<sup>37</sup>

<sup>34</sup> Landeshauptstadt Dresden, Stadtrat, Beschluss V1406-SR/041/2017, Ziffer 4b)

<sup>35</sup> Landeshauptstadt Dresden, Stadtrat, Beschluss V1406-SR/041/2017, Ziffer 6)

<sup>36</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt: Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes für das Kerngebiet der Äußeren Neustadt Dresden, Beschluss Nr. V0783/10, Stadtrat, 14.04.2011

<sup>37</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014, Abb. 9



**Bild 7: Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20/Tempo-30-Zonen**

**Maßnahme M15:** Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bautzner Straße in beiden Fahrtrichtungen zwischen Rothenburger Straße<sup>38</sup> und Prießnitzstraße auf 30 km/h

- die Lärmbelastung ist infolge der beidseitig geschlossenen Randbebauung und der hohen Verkehrsbelastung in diesem Straßenabschnitt am höchsten, eine Lärmminderung durch die Reduzierung der Geschwindigkeit somit vordringlich
- gleichzeitig wird mit Umsetzung der Maßnahme ein positiver Effekt für die Luftreinhaltung erwartet, da es sich um einen Straßenabschnitt mit hohen Luftschaadstoffkonzentrationen (Feinstaub und Stickstoffdioxid) handelt

<sup>38</sup> Landeshauptstadt Dresden, Stadtrat, Beschluss V1406-SR/041/2017, Ziffer 4a)

### 3.1.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“

Gepflasterte Fahrbahnoberflächen verursachen wesentlich höhere Rollgeräusche als Asphaltoberflächen. Zusätzlich wirkt eine schadhafte Fahrbahnoberfläche lärmverhörend. Aus diesem Grund wird die Reduzierung von Lärmbelastungen durch eine laufende Straßeninstandhaltung als vordringliche Maßnahme angesehen. Dazu gehört neben einer kurzfristig realisierbaren Ausbesserung an der Fahrbahnoberfläche auch eine mittel- bzw. langfristige grundhafte Sanierung bzw. ein grundhafter Ausbau von einzelnen Straßenzügen.

Für das Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte kurzfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen.

**Maßnahme M3:** laufende Straßeninstandsetzungen im gesamten Untersuchungsgebiet

- Austausch von Pflasterbelägen gegen lärmarme Beläge (z. B. durch Asphaltfahrbahndecken) und Beseitigung von schadhaften Straßenoberflächen unter Beachtung der Belange des Denkmalschutzes und in Abhängigkeit der Finanzierung und Prioritätensetzung im gesamten Stadtgebiet
  - Sanierungsbedarf besteht u.a. in der Marienallee, Nordstraße, Forststraße, Katharinenstraße, Louisenstraße, Pulsnitzer Straße und Jordanstraße
- der Einsatz von speziellen lärmarmen Fahrbahnbelägen unter Berücksichtigung der Einsatzgrenzen und Kosten sollte geprüft werden
  - lärmtechnisch optimierte Asphaltdecken stellen eine erste erprobte Maßnahme zur zusätzlichen Lärmreduzierung dar<sup>39</sup>
  - auf Grund der nicht ausreichenden Erprobung erfolgte bisher keine Aufnahme in die RLS-90<sup>40</sup>; Einbau über einen Modellversuch jedoch möglich
- kurz-, mittel- und langfristige Maßnahme

**Maßnahme M4:** grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau der Tannenstraße zwischen Königsbrücker Straße und Hans-Oster-Straße

- Sanierung und Anpassung des Straßenquerschnittes der Tannenstraße zwischen Königsbrücker Straße und Hans-Oster-Straße unter Berücksichtigung des Erhalts der vorhandenen Baumallee
- Anpassung des Straßenquerschnittes der Tannenstraße auf eine Fahrbahnbreite von 6,00 m zwischen Hans-Oster-Straße und Königsbrücker Straße<sup>41</sup>
- Anlage von durchgehenden beidseitigen Gehwegen

<sup>39</sup> vgl. Bundesumweltamt: Lärmindernde Fahrbahnbeläge, Ein Überblick über den Stand der Technik, Heft 28/2009, Dessau-Roßlau 2009

<sup>40</sup> RLS-90: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990

<sup>41</sup> Quelle: TÜV Rheinland Grebner Ruchay Consulting GmbH; Straßenplanung Tannenstraße, Bearbeitungsstand: 02.02.2009 und 22.09.2009

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs mit Anlage einer angemessenen Anzahl von Stellplätzen für Reisebusse vorgesehen<sup>42</sup>
- zusätzlich erfolgt mit der Umsetzung der Maßnahme eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Tannenstraße
- Umsetzung im Zusammenhang mit der Maßnahme **M12**

**Maßnahme M12:** grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

- durchgehende Asphaltierung der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee
- durchgehende beidseitige Radverkehrsanlagen
- Verwendung bzw. Einbau von schalldämmten Gleisoberbauformen durch die DVB
- Maßnahme ist Teil des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus<sup>43</sup>
- Umsetzung der Maßnahme durch die LH Dresden ab 2018 in Verbindung mit Maßnahme **M13**

**Maßnahme M13:** grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau des Bischofsweges zwischen Schönbrunnstraße und Förstereistraße

- durchgehende Asphaltierung und Anpassung des Straßenquerschnittes zwischen Schönbrunnstraße und Förstereistraße
- in diesem Zusammenhang erfolgt die Verwendung bzw. der Einbau von schalldämmten Gleisoberbauformen durch die DVB
- Maßnahme ist Teil der Maßnahmenplanung - Äußere Neustadt des Straßen- und Tiefbauamtes Dresden
- Umsetzung der Maßnahme in Verbindung mit Maßnahme **M12** ab 2018 geplant

---

<sup>42</sup> ebenda

<sup>43</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014, Abb. 4 und 5

### 3.1.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Stadtplanung“

Eine lärmenschutzgerechte Stadtplanung geht von einem Schutz der bestehenden ruhigen Gebiete und der Schließung von Baulücken aus. Vor allem das Schließen von Baulücken ist dabei ein laufender Prozess, welcher konsequent über einen längeren Zeitraum vorangetrieben werden muss. Für das Handlungsfeld „Stadtplanung“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte kurzfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen.

**Maßnahme M5:** Schließen von Baulücken im Untersuchungsgebiet

- Schließen von insgesamt 8 Baulücken im Untersuchungsgebiet zur Schaffung ruhiger, abgeschirmter Bereiche (dahinter liegende Bebauung aber auch Hofflächen)
- die vorhandenen Baulücken im Untersuchungsgebiet sind u.a. in Abbildung 23 dargestellt
- kurz-, mittel- und langfristige Maßnahme

### 3.1.5 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“

Für das Handlungsfeld „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte kurzfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen.

**Maßnahme M6:** Fahrgastfreundliche Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen im Untersuchungsgebiet

- Förderung der Multimodalität bzw. des Verkehrsmittelwahlverhaltens zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch eine nutzerfreundliche Ausrüstung der Straßenbahnhaltestellen mit hoher Aufenthaltsqualität
  - Barrierefreiheit und gesicherte Zuwegungen
  - Fahrgastunterstände und Sitzmöbel
  - dynamische Fahrgästinformationssysteme
  - Fahrradbügel in Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestelle
- kurz-/mittelfristige Maßnahme

**Maßnahme M7:** Förderung von Leihfahrrädern im Untersuchungsgebiet

- Berücksichtigung der Äußeren Neustadt Dresden beim Ausbau des öffentlichen Verleihsystems von Fahrrädern, einschließlich der Erarbeitung eines Abstellkonzeptes

**Maßnahme M8:** Erweiterung der CarSharing-Angebote im Untersuchungsgebiet

- Erweiterung der CarSharing-Angebote im Untersuchungsgebiet als Mittel zur Senkung bzw. zur Verhinderung einer weiteren Zunahme des PKW-Besitzes pro Haushalt in der Äußeren Neustadt Dresden

- vorhandene CarSharing-Angebote mit derzeit 39 zur Verfügung stehenden Fahrzeugen<sup>44</sup> an 16 Stationen (10x teilAuto, 3x drivy und 3x tamyc) sollten mit weiteren Angeboten im Untersuchungsgebiet erweitert werden
- Unterstützung der privaten CarSharing-Unternehmen zum Aufbau weiterer CarSharing-Angebote im Untersuchungsgebiet

### **3.2 Mittelfristig umsetzbare Maßnahmen**

Eine Übersicht der nachfolgend dargestellten mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen enthält **Abbildung 24**.

#### **3.2.1 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“**

Für das Handlungsfeld „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte mittelfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen.

**Maßnahme M10:** Prüfung der Optimierung der Steuerung der Lichtsignalanlage am KP Rothenburger Straße/Louisenstraße/Görlitzer Straße nach Ausbau der Königsbrücker Straße und der Bautzner Straße zur Erhöhung des MIV-Widerstandes

- Prüfung der Anpassung der Freigabezeiten zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußgänger, Radverkehr, ÖPNV) und zulasten der MIV-Durchfahrt zur Erhöhung des MIV-Widerstandes nach Ausbau der Königsbrücker Straße und zur Verbesserung der Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer
- Maßnahme ist Teil der Komplexmaßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße

**Maßnahme M11:** Optimierung der Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Königsbrücker Straße, in der Bautzner Straße sowie im Zuge der Stauffenbergallee

- Lärmminderung auf den Hauptverkehrsstraßen durch eine Optimierung der Schaltzeiten und der Umlaufzeiten zur Verstetigung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV
- Prüfung einer Progressionsgeschwindigkeit < 50 km/h
- Anzeige der Progressionsgeschwindigkeit zur Erhöhung der Akzeptanz
- im Zusammenhang mit der geplanten grundhaften Sanierung/dem grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße (**M12**) Einbeziehung des Straßenzuges in das Gemeinschaftsprojekt „Nord-Süd-Verbindung“ der LH Dresden und der DVB AG zur bedarfsgerechten ÖPNV-Steuerung der Lichtsignalanlagen
- Umsetzung der Maßnahme im Zusammenhang mit Maßnahme **M12**

<sup>44</sup> Stand: Mai 2016

### 3.2.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“

Für das Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte mittelfristig umsetzbare Einzelmaßnahme.

**Maßnahme M14:** Schaffung einer Torsituation am KP Rothenburger Straße / Bautzner Straße

- Schaffung einer Torsituation durch bauliche Verengung der Zufahrt Rothenburger Straße am KP Rothenburger Straße/ Bautzner Straße unter Berücksichtigung des Straßenbahnverkehrs sowohl in als auch aus Fahrtrichtung Rothenburger Straße durch Vermeidung von Behinderungen im Gleisbereich (baulich und/oder signaltechnisch)
- Nutzung der durch die Verringerung der Fahrbahnbreite gewonnenen Räume für die Verbesserung der Radverkehrssituation und für die Vergrößerung der Aufstellflächen für Fußgänger/-innen im Knotenbereich
- Maßnahme ist Teil der Komplexmaßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße
- Umsetzung der Maßnahme im Zusammenhang mit der erforderlichen Anpassung der Gleisanlagen in der Rothenburger Straße, diese Anpassung wird zustandsbedingt nach gegenwärtigem Kenntnisstand jedoch nicht vor dem Jahr 2019 erfolgen.

### 3.2.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Schienenverkehr“

Für das Handlungsfeld „Schienenverkehr“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte mittelfristig umsetzbare Einzelmaßnahme.

**Maßnahme M16:** Errichtung einer Schallschutzwand in Höhe der Bahnstrecke Görlitz-Dresden zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee

- Errichtung einer Schallschutzwand in Höhe der Bahnstrecke Görlitz-Dresden zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee zur Reduzierung der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr im Dammweg
- die Möglichkeit der Einordnung der Maßnahme in das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes ist zu prüfen

### 3.2.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“

Für das Handlungsfeld „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte mittelfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen.

**Maßnahme M17:** Errichtung eines P+R-Platzes Heller/Industriegelände

- Bau eines Park&Ride-Platzes am Standort Heller/Industriegelände zur Stärkung des ÖPNV und Entlastung der Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet (bspw. Königsbrücker Straße)
- Verbesserung der Ausrüstung der zugehörigen Haltestellen (dynamische Fahrgastinformation, Sitzgelegenheiten, Fahrgastunterstand, Barrierefreiheit), um die Attraktivität des ÖPNV und damit die Akzeptanz des P&R-Konzeptes zu erhöhen.
- Maßnahme ist Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus<sup>45</sup>

**Maßnahme M18:** Abstufung der Bautzner Straße zur Staats- bzw. Hauptverkehrsstraße

- Abstufung der Bautzner Straße zwischen Waldschlößchenbrücke und Radeberger Straße zur Hauptverkehrsstraße und im weiteren Verlauf einschließlich der Antonstraße bis zur Hainstraße zur Staatsstraße
- Verlegung der B6 über die Stauffenbergallee geplant<sup>46</sup>
- Ziel ist die Stärkung der Funktion der Straßen und Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Bautzner Straße
- Umsetzung der Maßnahme im Zusammenhang mit den Maßnahmen **M1**, **M9** und **M20**, da die Abstufung der Bautzner Straße eine indirekte Maßnahme darstellt und ein Lärminderungspotenzial nur in Verbindung mit weiteren Maßnahmen erreicht werden kann
- Maßnahme entspricht zum Teil dem verkehrlichen Rahmenplan für die Äußere Neustadt Dresden<sup>47</sup>

**Maßnahme M19:** Bau einer S-Bahn-Station am Olbrichtplatz

- Bau einer neuen S-Bahn-Station „Albertstadt“ in Höhe des Olbrichtplatzes mit dem Ziel der Vergrößerung des Einzugsbereiches im Untersuchungsgebiet und zur Stärkung des ÖPNV
- Maßnahme ist Teil des verkehrlichen Rahmenplanes für das Kerngebiet der Äußeren Neustadt Dresden<sup>48</sup> und des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus<sup>49</sup>

<sup>45</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014, Abb. 14

<sup>46</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014, Abb. 7

<sup>47</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklung: Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes für das Kerngebiet der Äußeren Neustadt Dresden, Beschluss Nr. V0783/10, Stadtrat, 14.04.2011

### 3.3 Langfristig zu realisierende Maßnahmen

Eine Übersicht der nachfolgend dargestellten langfristig umsetzbaren Maßnahmen ist in Abbildung 25 aufgezeigt.

#### 3.3.1 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“

Für das Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgende langfristig umsetzbare Einzelmaßnahme.

**Maßnahme M20:** Schaffung einer Eingangssituation auf dem Bischofsweg am KP Bischofsweg / Görlitzer Straße

- Schaffung einer Eingangssituation an der östlichen Zufahrt des Bischofsweges am KP mit der Görlitzer Straße zur optischen und fahrdynamischen Unterstützung der verkehrsrechtlichen Beschilderung von der Tempo-30 Vorfahrtsstraße in die Tempo-30 Straße mit Vorrang Rechts-vor-Links (**vgl. Maßnahme M9**), wobei die Haltestelle „Alaunplatz“ im Bestand beibehalten wird
- Verringerung der Fahrbahnbreite in der östlichen Zufahrt des Bischofsweges unter Beachtung der Befahrbarkeit des Knotenpunktes durch den Schwerverkehr, auf dem Bischofsweg ist die Einmündung zur Kamenzer Straße (an der Mittelinsel) mit einem Zebrastreifen zu versehen.
- Aufwertung der für das Untersuchungsgebiet wichtigen Fußwegebeziehung in/aus Richtung Alaunpark durch eine fußgängerfreundliche Signalisierung des östlichen Knotenpunktarmes, hierzu Anpassung der Signalsteuerung am Knotenpunkt Bischofsweg/Görlitzer Straße (**verkehrsunabhängige** Freigabezeiten für Fußgänger, d.h. Freigabe der Fußgängerfurt in jedem Umlauf)
- Integration der Reisebushaltestelle im Bischofsweg in den Knotenpunkt
- die durch die Verringerung der Fahrbahnbreite gewonnenen Räume sollten für die Stärkung der Aufenthaltsfunktion genutzt werden (bspw. Begrünung der Flächen)
- Zieldefinition in Abstimmung mit der Alaunparknutzung in diesem Bereich

#### 3.3.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Schienenverkehr“

Für das Handlungsfeld „Schienenverkehr“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte langfristig umsetzbare Einzelmaßnahme.

**Maßnahme M21:** barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Görlitzer Straße“

- Anlage einer barrierefreien Haltestelle „Görlitzer Straße“ in der Rothenburger Straße zur weiteren Stärkung des ÖPNV
- Umsetzung der Maßnahme im Zusammenhang mit der erforderlichen Anpassung der Gleisanlagen in der Rothenburger Straße, diese Anpassung wird zustands-

<sup>48</sup> ebenda

<sup>49</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014, Abb. 11 und 12

bedingt nach gegenwärtigem Kenntnisstand jedoch nicht vor dem Jahr 2019 erfolgen

- Maßnahme ist Teil der Komplexmaßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße

### **3.3.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Stadtplanung“**

Für das Handlungsfeld „Stadtplanung“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgende langfristig umsetzbare Einzelmaßnahme.

**Maßnahme M22:** Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Förderung von Standorten neuer Parkierungseinrichtungen

- Reduzierung des Parksuchverkehrs im Untersuchungsgebiet durch die prioritäre Förderung von Standorten neuer Parkierungseinrichtungen für Besucher/-innen, Touristen/-innen und Bewohner/-innen am Rand des Untersuchungsgebietes im Zusammenhang mit der Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes für die Äußere Neustadt Dresden<sup>50</sup> und des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Äußere Neustadt Dresden<sup>51</sup>, wobei das als Alaunpark bekannte Areal grundsätzlich für eine Parkplatznutzung nicht zur Verfügung steht.
- Reduzierung des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum in Abhängigkeit von der Realisierung zusätzlicher Stellplätze in neuen Parkierungseinrichtungen und Nutzung der hierdurch rückgewonnenen Straßenflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsfunktion im Untersuchungsgebiet (bspw. breite Gehwege, Grünstreifen)
- Prüfung der Möglichkeiten zur Ausweitung der vorhandenen Bewohnerparkzonen auf weitere Teile des Untersuchungsgebietes, hier vor allem Einbeziehung der Quartiere zwischen der Königsbrücker Straße und der Bahnstrecke Dresden-Leipzig/Görlitz

### **3.3.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“**

Für das Handlungsfeld „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“ enthält der Lärmaktionsplan nachfolgend aufgeführte langfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen.

**Maßnahme M23:** Autoarmes Wohnen in der Äußeren Neustadt

- Prüfung der Chancen und Potentiale für ein autoarmes Wohnen in der Äußeren Neustadt unter besonderer Beachtung der Bereitschaft der Betroffenen und der Einbeziehung eines privaten Engagements
- Prüfung der Realisierungsmöglichkeiten und der Wirksamkeit von Maßnahmen eines langfristig angelegten Mobilitätskonzeptes zur Einführung differenzierter

<sup>50</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklung: Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes für das Kerngebiet der Äußeren Neustadt Dresden, Beschluss Nr. V0783/10, Stadtrat, 14.04.2011

<sup>51</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklung: Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Äußere Neustadt Dresden, Stand 2006

Systeme autofreier, autoarmer und verkehrsberuhigter Straßen bzw. Quartiere im Untersuchungsgebiet

- Ableitung von Einzelmaßnahmen für einen spürbaren Qualitätsgewinn im Wohnumfeld mit mehr Bewegungsfreiraum für den Rad- und Fußgängerverkehr sowie mehr Freiraum für den Aufenthalt im Untersuchungsgebiet unter Berücksichtigung der relevanten weiteren Maßnahmen des LAP (bspw. Maßnahme **M9**: Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet und Maßnahme **M22**: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Ausweisung von Standorten zur Schaffung neuer Parkierungseinrichtungen)
- Darstellung der Potenziale autoarmen Wohnens in Bezug auf die Wohnumfeldqualität, die Lärmminderung und die Luftreinhaltung innerhalb der Quartiere
- weitere detaillierte Betrachtung der Maßnahme im Rahmen eines Modellversuchs „Autoarmes Wohnen in der Äußeren Neustadt Dresden“, in diesem Zusammenhang Nutzung vorhandener Fördermöglichkeiten der Bereiche Verkehr und Städtebau

**Maßnahme M24:** Konzept „dynamische Fahrgemeinschaften in der Äußeren Neustadt“

- Aufbau eines öffentlichen Vermittlungssystems für dynamische Fahrgemeinschaften
- Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften zur Erhöhung des Besetzungsgrades der PKW (bspw. im Berufsverkehr)
- Prinzip der dynamischen Fahrgemeinschaft:
  - einmalige Anmeldung am System
  - danach jederzeit spontane Anmeldung und Verabredung bspw. per Mobiltelefon
  - Fahrer und Mitfahrer entscheiden völlig frei, wann sie das System nutzen
- Erarbeitung einer detaillierten Konzeptstudie, aufbauend auf den Ergebnissen des Pilotprojektes „CARRIVA“<sup>52</sup>, zu dynamischen Fahrgemeinschaften in der Äußeren Neustadt Dresden

**Maßnahme M25:** Förderung der Elektromobilität in der Äußeren Neustadt

- Unterstützung des Flottenbetriebes mit Elektrofahrzeugen und der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur
- langfristig soll durch die Förderung der Elektromobilität neben einer Reduzierung von CO<sub>2</sub>- und lokalen Schadstoffemissionen auch eine Reduzierung der Lärmelastungen erreicht werden<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: CARRIVA – ein revolutionäres Mitfahrssystem für den motorisierten Individualverkehr, Berlin Juni 2009

<sup>53</sup> ebenda

### 3.4 Komplexmaßnahmen

Im **Abschnitt 3.1.1** wurde die Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße und im Bischofsweg als vordringliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen angegeben. Die Realisierung dieses Vorhabens ist nur langfristig durch Umsetzung mehrerer Einzelmaßnahmen Erfolg versprechend, welche nachfolgend in zwei langfristig umzusetzende Komplexmaßnahmen zusammengefasst sind.

**Maßnahme K1:** Gesamtmaßnahme Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße

- Umsetzung der Einzelmaßnahmen:
  - Maßnahme **M10**: Prüfung der Optimierung der Steuerung der Lichtsignalanlage am KP Rothenburger Straße/Louisenstraße/Görlitzer Straße nach Ausbau der Königsbrücker Straße und der Bautzner Straße zur Erhöhung des MIV-Widerstandes
  - Maßnahme **M14**: Schaffung einer Torsituation am KP Rothenburger Straße / Bautzner Straße
  - Maßnahme **M21**: barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Görlitzer Straße“
  - Maßnahme **M22**: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Förderung von Standorten neuer Parkierungseinrichtungen
- Die Umsetzung der Komplexmaßnahme setzt die Umsetzung der Maßnahme **M12** zur Verkehrsverlagerung auf die leistungsfähigeren Trassen, insbesondere auf die Königsbrücker Straße, voraus.
- in diesem Zusammenhang: Lenkung der stadtauswärts führenden Verkehrsströme am nördlichen Brückenkopf der Albertbrücke über die Wigardstraße zum Carolaplatz und weiter in Richtung Königsbrücker Straße durch eine entsprechende Anpassung der wegweisenden Beschilderung und Prüfung weiterführende verkehrsregelnder Maßnahmen zur Erhöhung des MIV-Widerstandes in Richtung Hoyerswerdaer Straße (z.B. Anpassung der LSA-Signalisierung)
- Zur Konkretisierung der Einzelmaßnahmen und zur Quantifizierung der Auswirkungen auf die Verkehrslärmsituation im Untersuchungsgebiet erfolgt hierzu ein **Monitoring der Verkehrsentwicklung** im Zusammenhang mit der Sanierung der Albertbrücke, d.h. Auswertung von Verkehrserhebungen in den Zeiträumen vor, während und nach der Sperrung der Albertbrücke für den Kfz-Verkehr.

**Maßnahme K2:** Gesamtmaßnahme Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens im Bischofsweg

- Umsetzung der Einzelmaßnahmen:
  - Maßnahme **M1**: Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Bischofsweg zwischen Königsbrücker Straße und Alaunstraße von derzeit 50 km/h auf 30 km/h

- Maßnahme **M9**: Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch weitere Tempo-20-Zonen
- Maßnahme **M20**: Schaffung einer Eingangssituation auf dem Bischofsweg am KP Bischofsweg / Görlitzer Straße
- Die Umsetzung der Komplexmaßnahme setzt die Umsetzung der Maßnahme **M12** zur Verkehrsverlagerung auf die leistungsfähigeren Trassen, insbesondere auf die Königsbrücker Straße, voraus.

Eine Übersicht aller Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Äußere Neustadt Dresden ist in **Abbildung 26** zusammengestellt.

#### 4 Maßnahmenbewertung

Im vorangegangenen **Abschnitt 3** wurden die Maßnahmen zur Lärmminderung in der Äußeren Neustadt Dresden getrennt nach Zeithorizonten betrachtet. In der Bewertung dieser Maßnahmen wird zusätzlich auf die geschätzten Kosten bei Umsetzung der Maßnahmen sowie auf das Lärmminderungspotenzial der Maßnahmen eingegangen.

Bei den geschätzten Kosten für die Umsetzung der Maßnahme wird nach vier Kategorien unterschieden. In den Kategorien 1 (Kosten bis ca. 5.000€) und 2 (Kosten bis ca. 25.000€) befinden sich vorwiegend Maßnahmen, die sich in der Regel ohne städtebauliche und straßenraumgestalterische Eingriffe realisieren lassen. Die Kategorien 3 (Kosten bis ca. 100.000€) und 4 (Kosten über 100.000€) umfassen dagegen vorwiegend städtebauliche und straßenraumgestalterische Maßnahmen.

Die Einteilung der Maßnahmen nach ihrer Effizienz (Lärmminderungspotenzial) erfolgt in drei Kategorien nach Maßnahmen mit geringen, mittleren und hohen Lärmminderungspotenzialen. Ein geringes Lärmminderungspotenzial besitzen Maßnahmen, mit denen der Lärmpegel um max. 1 dB(A) gesenkt werden kann. Durch Maßnahmen mit mittlerem Lärmminderungspotenzial können Schallpegelminderungen von 1 bis 3 dB(A) erreicht werden, Maßnahmen mit hohem Lärmminderungspotenzial können den Lärmpegel um mehr als 3 dB(A) reduzieren.

Für insgesamt 11 empfohlene Maßnahmen der Lärmaktionsplanung kann kein quantitatives Lärmminderungspotential angegeben werden. Dennoch weisen diese Maßnahmen ein indirektes Lärmminderungspotenzial auf, welches in Kombination mit weiteren Maßnahmen zu einer quantitativ feststellbaren Lärmminderung führen kann.

In der **Anlage 3** sowie in der nachfolgenden **Tab. 7** sind die aufgezeigten Maßnahmen zur Lärmminderung in der Äußeren Neustadt Dresden nach ihren Zeithorizonten, den Kostenkategorien und nach ihren Lärmminderungspotenzialen dargestellt. Zusätzlich kann der **Anlage 3** das für jede Maßnahme verantwortliche Amt der LH Dresden entnommen werden.

Kosten	Umsetzung der Maßnahme < 3 Jahre	Umsetzung der Maßnahme < 8 Jahre	Umsetzung der Maßnahme > 8 Jahre
<b>Kategorie 1 bis 5.000 €</b>	M1: durchgängiges Tempolimit 30 km/h auf dem Bischofsweg ⊕  M2: regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung an Konfliktorten im Untersuchungsgebiet ⊕  Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bautzner Straße in beiden Fahrtrichtungen zwischen Rothenburger Straße und Prießnitzstraße auf 30 km/h ⊕  M15: Fahrtrichtungen zwischen Rothenburger Straße und Prießnitzstraße auf 30 km/h ⊕	M2: regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung an Konfliktorten im Untersuchungsgebiet ⊕	M2: regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung an Konfliktorten im Untersuchungsgebiet ⊕  M25: Förderung der Elektromobilität in der Äußeren Neustadt ⊕
<b>Kategorie 2 bis 25.000 €</b>	M7: Förderung von Leihfahrräder im Untersuchungsgebiet ⊕  M9: Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20 Zonen und weitere Maßnahmen ⊕	Prüfung der Optimierung der Steuerung der LSA am KP Rothenburger Str. / M10: Louisenstr. / Görlitzer Straße nach Ausbau der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße zur Erhöhung des MIV-Widerstandes ⊕  M18: Abstufung der Bautzner Straße zur Staatsstraße ⊕	
<b>Kategorie 3 bis 100.000 €</b>	M3: laufende Straßeninstandsetzungen im gesamten Straßengebiet ⊕  M8: Erweiterung der CarSharing Angebote im Untersuchungsgebiet ⊕	M3: laufende Straßeninstandsetzungen im gesamten Straßengebiet ⊕  Optimierung der Koordinierung der LSA im Zusammenhang M11: mit dem Ausbau der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße sowie im Zuge der Stauffenbergallee  M14: Schaffung einer Torsituation am KP Rothenburger Straße / Bautzner Straße ⊕	M3: laufende Straßeninstandsetzungen im gesamten Straßengebiet ⊕  Schaffung einer Eingangssituation auf dem Bischofsweg M20: am KP Bischofsweg / Görlitzer Straße (als Teil der Maßnahme „Verkehrsberuhigung Bischofsweg“) ⊕  M24: Konzept „dynamischer Fahrgemeinschaften in der Äußeren Neustadt“ ⊕
<b>Kategorie 4 über 100.000 €</b>	M4: grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau der Tannenstraße zwischen Königsbrücker Straße und Hans-Oster-Straße ⊕  M5: Schließen von Baulücken im Untersuchungsgebiet  M6: Fahrgastfreundliche Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen ⊕  M12: grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee ⊕  M13: grundhafte Sanierung/grundhafter Ausbau des Bischofsweges zwischen Schönbrunnstraße und Förstereistraße ⊕	M5: Schließen von Baulücken im Untersuchungsgebiet  M16: Errichtung von Lärmschutzwänden in Höhe der Bahnstrecke Görlitz-Dresden zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee  M17: Errichtung eines P+R-Platzes Heller/Industriegelände ⊕  M19: Bau einer neuen S-Bahn-Stationen am Olbrichtplatz ⊕	M5: Schließen von Baulücken im Untersuchungsgebiet  M21: barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Görlitzer Straße“  M22: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Förderung von Standorten neuer Parkierungseinrichtungen  M23: Autoarmes Wohnen in der Äußeren Neustadt ⊕  K1: Komplexmaßnahme Reduzierung Durchgangsverkehr Rothenburger Straße ⊕  K2: Komplexmaßnahme Reduzierung Durchgangsverkehr Bischofsweg ⊕
hohes Lärminderungspotential [> 3 dB(A)] mittleres Lärminderungspotential [1-3 dB(A)] geringes Lärminderungspotential [<= 1 dB(A)] indirektes Lärminderungspotential		Maßnahme ist Teil anderer städt. Planungen Bezug zu städtischer Maßnahme Maßnahme aus der Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahme nach Bürger/-innen-Hinweisen modifiziert	⊕ positiver Effekt für Luftreinhaltung ⊕ schwacher positiver Effekt für Luftreinhaltung Quelle: LH Dresden, Umweltamt

**Tab. 7: Zusammenfassung der Maßnahmen nach Zeithorizonten, Kosten und Lärminderungspotenzialen**

#### **4.1 Maßnahmen mit hohem Lärmminderungspotenzial**

Die Komplexmaßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße und in der Görlitzer Straße (**K1**) besitzt bei Umsetzung mehrerer Einzelmaßnahmen ein hohes Lärmminderungspotenzial. Eine dadurch mögliche Halbierung der Verkehrsbelastung führt in beiden Straßen zu einer Schallpegelminderung von 3 dB(A). Die Verlagerung des gebietsfremden Verkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen wird auch durch die Maßnahme **M10** unterstützt. Die Erhöhung der Freigabezeiten für Fußgänger/-innen und damit verbunden die Verringerung der Freigabezeiten für den MIV am KP Rothenburger Straße / Louisenstraße / Görlitzer Straße reduziert den durch die Pkw-Fahrer wahrgenommenen Zeitvorteil bei Nutzung der Rothenburger Straße / Görlitzer Straße statt der Fahrt über die Bautzner Straße / Königsbrücker Straße. Die Schaffung einer Torsituation in der Rothenburger Straße am KP Bautzner Straße/ Rothenburger Straße (Maßnahme **M14**) und die Anlage einer barrierefreien Haltestelle „Görlitzer Straße“ (Maßnahme **M21**) vergrößert den Abstand zwischen Fahrbahn des MIV und Hauswand und reduziert damit den Lärmpegel um 0,5 bis 1 dB(A).

Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens im Zuge der Rothenburger Straße und Görlitzer Straße wird von einem hohen Lärmminderungspotenzial im Untersuchungsgebiet ausgegangen (**vgl. Tab. 8**).

Maßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens im Zuge der Rothenburger Straße		Lärmminderungspotenzial
<b>M10</b>	Prüfung der Optimierung der Steuerung der LSA am KP Rothenburger Str. / Louisenstr. nach Ausbau der Bautzner Str. und der Königs-brücker Str. zur Erhöhung des MIV-Widerstandes	≤3 dB(A)
<b>M14</b>	Schaffung einer Torsituation am KP Rothenburger Straße / Bautzner Straße	0,5 - 1 dB(A)
<b>M21</b>	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Görlitzer Straße“	0,5 - 1 dB(A)

**Tab. 8: Lärmminderungspotenzial der Komplexmaßnahme K1**

Die Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet (Maßnahme **M9**) dient dem Ziel der Reduzierung der Verkehrsbelastung im nachgeordneten Straßennetz und bündelt den gebietsfremden Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen. Das Lärmminderungspotenzial durch die Reduzierung des gebietsfremden Verkehrs beträgt 1 bis 2 dB(A). Außerdem wird durch die Ausdehnung der Tempo-20 bzw. Tempo-30-Zonen die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Untersuchungsgebiet weiter gesenkt, was vor allem in Straßenzügen mit derzeit zulässigen 50 km/h Höchstgeschwindigkeit zu einer Reduzierung der Lärmelastungen von 2 bis 3 dB(A) auf Asphaltstraßenbelägen bzw. von 3 bis 5 dB(A) auf Pflasterbelägen führen kann. Insgesamt betrachtet, kann bei Umsetzung der Maßnahme **M9** von einem hohen Lärmminderungspotenzial im Untersuchungsgebiet ausgegangen werden.

Die Komplexmaßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens im Bischofsweg (**K2**) besitzt bei Umsetzung mehrerer Einzelmaßnahmen ebenso ein hohes Lärmminderungspotenzial. Die in der Maßnahme **M9** vorgeschlagene Ausdehnung der

Verkehrsberuhigung betrifft auch den Bischofsweg, welcher zwischen der Görlitzer Straße und der Forststraße als Tempo-30-Straße mit Vorrang Rechts-vor-Links mit dem Ziel der Reduzierung einerseits des gebietsfremden Verkehrs auf dem Bischofsweg aber auch des Geschwindigkeitsniveaus beschildert wird. Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h im Abschnitt des Bischofsweges zwischen der Königsbrücker Straße und Alaunstraße (Maßnahme **M1**) wird eine Reduzierung der Lärmbelastungen von 2 bis 3 dB(A) in diesem Abschnitt erreicht. Vergleichbar mit der Maßnahme **M14** reduziert die Schaffung einer Eingangssituation auf dem Bischofsweg am KP Bischofsweg / Görlitzer Straße (Maßnahme **M20**) den Lärmpegel im Bischofsweg um weitere 0,5 bis 1 dB(A).

Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens im Zuge des Bischofsweges wird von einem hohen Lärminderungspotenzial im Untersuchungsgebiet ausgegangen (**vgl. Tab. 9**).

Maßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens im Zuge des Bischofsweges		Lärminderungspotenzial
<b>M1</b>	Geschwindigkeitsreduzierung zwischen Königsbrücker Straße und Alaunstraße von derzeit 50 km/h auf 30 km/h	2 - 3 dB(A)
<b>M9</b>	Ausdehnung der Verkehrsberuhigung durch Beschilderung Bischofsweg zwischen der Görlitzer Straße und der Forststraße als Tempo-30 Straße mit Vorrang Rechts-vor-Links	1 – 5 dB(A)
<b>M20</b>	Schaffung einer Eingangssituation auf dem Bischofsweg am KP Bischofsweg / Görlitzer Straße	0,5 - 1 dB(A)

**Tab. 9: Lärminderungspotenzial der Komplexmaßnahme K2**

Die grundhafte Sanierung/der grundhafte Ausbau der Königsbrücker Straße (Maßnahme **M12**) und des Bischofsweges (Maßnahme **M13**) dient in erster Linie der Verbesserung der Gestaltung des Straßenraumes (bspw. unabhängige Gleisanlagen, Einordnung von Radverkehrsanlagen) sowie der Änderung des Fahrbahnbelages (bspw. Rückbau von gepflasterten Straßenoberflächen und Beseitigung von Fahrbahnschäden). Mit der Sanierung einer schadhaften Asphaltdecke sind Minderungspotenziale in den betroffenen Straßenabschnitten der Königsbrücker Straße und des Bischofsweges von bis zu 1,5 dB(A) möglich. Durch den vorgesehenen Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt wird bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Königsbrücker Straße eine Geräuschminderung von bis zu 6 dB(A) erreicht werden. Im Bischofsweg mit einer angestrebten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Geräuschminderungen von bis zu 8 dB(A) möglich. Zusätzliche Lärminderungspotenziale liefert die im Zuge des Ausbaus der Straßenzüge vorgesehene Erneuerung der Gleisanlagen der Straßenbahn. Durch den Ersatz der alten Gleisanlagen in der Königsbrücker Straße und im Bischofsweg werden zusätzliche Pegelminderungen von 3-4 dB(A) erzielt.

Mit der Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Bahnstrecke Görlitz-Dresden zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee (Maßnahme **M16**) lassen sich sehr hohe Lärmreduzierungen von bis zu 20 dB(A) im unmittelbaren Umfeld der Bahnstrecke erreichen. Voraussetzung dafür ist die Errichtung der Lärmschutzwände direkt an der Bahnanlage der DB zur frühzeitigen Unterbrechung der Schallausbreitungswege.

## 4.2 Maßnahmen mit mittlerem Lärmminderungspotenzial

Nach der grundhaften Sanierung/dem grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße wird durch den Austausch des Pflasterbelages zu einer durchgehenden Asphaltdecke eine Lärmminderung von 5 - 6 dB(A) erzielt.

Auch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf einer asphaltierten Straße führt zu einer spürbaren Lärmminderung von 2 - 3 dB(A) (Maßnahme **M15**).

Bereits die turnusmäßige Erneuerung bzw. Instandhaltung der Fahrbahndeckschicht (Maßnahme **M3**) führt zu einer Lärmminderung von 0,5 – 1,5 dB(A). Durch den Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt kann bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h eine Geräuschminderung von bis zu 3 dB(A) erreicht werden. Dieses Lärmminderungspotenzial ist auch durch den Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt in der Tannenstraße zwischen der Königsbrücker Straße und der Hans-Oster-Straße zu erreichen (Maßnahme **M4**). Die Aufnahme der Tannenstraße in eine Tempo-30 Zone (Maßnahme **M9**) kann zusätzlich zu einer Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Tannenstraße führen.

Die Optimierung der Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Königsbrücker Straße und der Bautzner Straße sowie im Zuge der Stauffenbergallee (Maßnahme **M11**) dient der Verstetigung des Verkehrs und der Optimierung des Verkehrsflusses. Daraus resultiert ein mittleres Lärmminderungspotenzial der Maßnahme **M11** bei einem Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h von 1 - 2 dB(A).

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen grundhaften Sanierung/ dem grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße und des Bischofsweges (Maßnahmen **M12** und **M13**) werden auch die Gleisanlagen der Straßenbahn erneuert. Das Lärmminderungspotenzial durch den Einbau von schalldämmten Gleisoberbauformen in der Königsbrücker Straße und im Bischofsweg liegt bei 1 – 3 dB(A).

Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Maßnahme **M22**) bezieht sich auf die Anlage von Parkierungseinrichtungen für Besucher/-innen, Touristen/-innen und Bewohner/-innen am Rand des Untersuchungsgebietes und sich daraus ableitend auf eine mögliche Reduzierung von Parkflächen am Straßenrand innerhalb des Untersuchungsgebietes. Ziel der Maßnahme **M22** ist die Reduzierung der Verkehrs mengen im Untersuchungsgebiet durch gebietsfremde Fahrzeuge, die Einschränkung des Parksuchverkehrs und die Umnutzung von gewonnenen Flächen zugunsten des Aufenthalts im Straßenraum. Die sich daraus resultierende mögliche Lärmpegelminderung beträgt 1 – 3 dB(A).

## 5 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 47d Abs. 3 BlmSchG erfolgt die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes für die Äußere Neustadt.

Im Rahmen der **frühzeitigen Beteiligung** wurde der **Vorentwurf** zum Lärmaktionsplan im Zeitraum vom 11. Januar bis einschließlich 11. Februar 2010 im Umweltamt der Stadtverwaltung Dresden ausgelegt. Außerdem wurde die Planung in der Presse sowie auf den Internetseiten der Stadtverwaltung Dresden veröffentlicht. Zusätzlich wurde die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für die Lärmaktionsplanung am 21. Januar 2010 in einer ersten Bürger/-innen-Versammlung angehört.

Insgesamt gingen dem Umweltamt Hinweise und Anmerkungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden, aber auch von Behörden der Landeshauptstadt Dresden 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 (**vgl. Anlage 4**).

Der Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft hat in seiner Sitzung am 01.06.2015 die Anhörung der Öffentlichkeit nach § 47 d BlmSchG zum Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Äußere Neustadt beschlossen<sup>54</sup>.

Im Zeitraum zwischen 17.11. und 17.12.2015 wurde der Plan für jedermann einsehbar öffentlich ausgelegt und im Internet zur Einsichtnahme bereitgestellt.

Am Dienstag, dem 1. Dezember 2015 fand unter Teilnahme von Bürgermeisterin Eva Jähnigen (Beigeordnete für Umwelt und Kommunalwirtschaft) und Bürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr) eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes statt, in welcher die Öffentlichkeit angehört wurde. Die Neustädterinnen und Neustädter hatten die Möglichkeit mit den Bürgermeistern, Vertretern des Umweltamtes und des planenden Ingenieurbüros über den Entwurf des LAP und die Lärmprobleme in der Äußeren Neustadt zu diskutieren.

Bis zum 15. Januar 2016 bestand die Möglichkeit, Stellungnahmen zum Plan an das Umweltamt der LH Dresden zu senden oder während der Sprechzeiten zur Niederschrift vorzutragen.

Im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Teilgebietslärmpaktionsplanes gingen dem Umweltamt Hinweise und Anmerkungen und Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden, aber auch von Behörden der LH Dresden ein, welche in Abstimmung mit dem Umweltamt der LH Dresden ausgewertet, bewertet, abgewogen und z.T. in die Lärmaktionsplanung übernommen wurden.

Dipl.-Ing. Christoph Sommer

Dresden, 17.08.2017

<sup>54</sup> Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt, Beschluss-Nr. V2988-UK/FH/009/2015, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 01.06.2015

<b>Tabellenverzeichnis:</b>	<b>Seite</b>
Tab. 1: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen	11
Tab. 2: Durchgangsverkehrsanteile ausgewählter Straßenquerschnitte	15
Tab. 3: maximale Lärmbelastungen in dB(A) auf ausgewählten Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet	22
Tab. 4: maximale Überschreitung der angestrebten Zielwerte in dB(A) auf ausgewählten Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet	23
Tab. 5: Tempo-20-Zone Süd in der Äußeren Neustadt Dresden – Bestand und Konzept	26
Tab. 6: Tempo-20-Zone Nord in der Äußeren Neustadt Dresden	27
Tab. 7: Zusammenstellung der Maßnahmen nach Zeithorizonten, Kosten und Lärmminderungspotenzialen	40
Tab. 8: Lärmminderungspotenzial der Komplexmaßnahme K1	41
Tab. 9: Lärmminderungspotenzial der Komplexmaßnahme K2	42

#### **Bilderverzeichnis:**

Bild 1: Untersuchungsgebiet	6
Bild 2: Einwohnerentwicklung im Stadtteil Äußere Neustadt	7
Bild 3: Flächennutzungsplan der LH Dresden, Ausschnitt Äußere Neustadt	8
Bild 4: Fahrbahnbelag in der Königsbrücker Straße	16
Bild 5: Bewirtschaftetes Parken im Straßenraum in der Sebnitzer Straße	18
Bild 6: Situation für Radfahrer/-innen in der Rothenburger Straße	19
Bild 7: Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20/Tempo-30-Zonen	28

#### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1:	lärmrelevante Maßnahmen städtischer Planungen (Stand: November 2014)
Anlage 2:	Strategien zur Reduzierung der vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmelastungen
Anlage 3:	tabellarische Zusammenfassung der Maßnahmenplanung
Anlage 4:	Dokumentation der frühzeitigen Beteiligung zum Vorentwurf des Lärmaktionsplanes vom 21. Dezember 2009

### **Abbildungsverzeichnis:**

- Abbildung 1: Übersichtsplan, Analyse 2013
- Abbildung 2: Straßenklassifizierung und Verkehrsorganisation, Analyse 2013
- Abbildung 3: MIV-Verkehrsbelastungen, Analyse 2013
- Abbildung 4: prognostizierte MIV-Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025
- Abbildung 5: Fahrbahnbeläge, Analyse 2015
- Abbildung 6: Verkehrsberuhigung, Analyse 2016
- Abbildung 7: ÖPNV-Streckennetz, Analyse 2013
- Abbildung 8: Ruhender Verkehr in den Straßenräumen, Analyse 2013
- Abbildung 9: Radverkehrsnetz, Analyse 2013
- Abbildung 10: Straßenverkehrslärm Kfz, Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$ , Analyse 2013
- Abbildung 11: Straßenverkehrslärm Kfz, Nacht-Lärmindex  $L_{NIGHT}$ , Analyse 2013
- Abbildung 12: Verkehrslärm Straßenbahn, Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$ , Analyse 2013
- Abbildung 13: Verkehrslärm Straßenbahn, Nacht-Lärmindex  $L_{NIGHT}$ , Analyse 2013
- Abbildung 14: Schienenverkehrslärm DB, Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$ , Analyse 2009
- Abbildung 15: Schienenverkehrslärm DB, Nacht-Lärmindex  $L_{NIGHT}$ , Analyse 2009
- Abbildung 16: Überschreitung der Lärmzielwerte  $L_{DEN}$  Kfz, Analyse 2013
- Abbildung 17: Überschreitung der Lärmzielwerte  $L_{NIGHT}$  Kfz, Analyse 2013
- Abbildung 18: Überschreitung der Lärmzielwerte  $L_{DEN}$  Straßenbahn, Analyse 2013
- Abbildung 19: Überschreitung der Lärmzielwerte  $L_{NIGHT}$  Straßenbahn, Analyse 2013
- Abbildung 20: Überschreitung der Lärmzielwerte  $L_{DEN}$  DB, Analyse 2009
- Abbildung 21: Überschreitung der Lärmzielwerte  $L_{NIGHT}$  DB, Analyse 2009
- Abbildung 22: lärmrelevante Maßnahmen städtischer Planungen (Stand: Mai 2016)
- Abbildung 23: kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (<3 Jahre) der Lärmaktionsplanung
- Abbildung 24: mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (<8 Jahre) der Lärmaktionsplanung
- Abbildung 25: langfristig umsetzbare Maßnahmen (>8 Jahre) der Lärmaktionsplanung
- Abbildung 26: Übersicht der Maßnahmen zum Lärmaktionsplan Äußere Neustadt Dresden



lärmrelevante Maßnahmen städtischer Planungen  
(Stand: November 2014)

## Anlage 1

**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 Hochwasserraummaßnahme „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 Lärmminderungsstrategien zur Reduzierung der vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen

## Anlage 2

## Allgemeine Lärmminderungsstrategien 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 Lärmminderung an der Quelle.

Nachfolgend werden die aus den o.g. Einflussfaktoren abgeleiteten, für das Untersuchungsgebiet relevanten Handlungsfelder und die aus diesen Handlungsfeldern resultierenden Lärmminderungspotenziale 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.

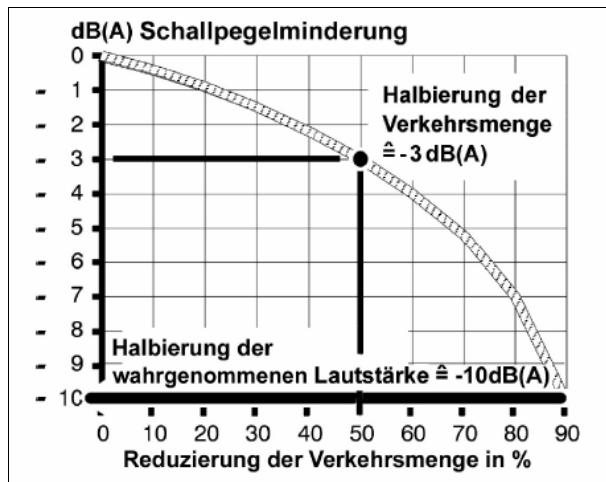
Ein attraktives, dem MIV konkurrenzfähiges Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die Förderung des Fahrradverkehrs und des Fußgängerverkehrs sind wesentliche Beiträge zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Der Betrieb des ÖPNV mit modernen, leisen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

Fahrzeugen stellt zusammen mit dem Effekt der Beförderung einer größeren Anzahl Personen in einem Fahrzeug einen Beitrag zur Lärmreduzierung 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 Lärmreduzierungspotenzial<sup>1</sup> ist in **Bild 1** dargestellt. Danach führt eine Halbierung der Verkehrsbelastung zu einer Schallpegelminderung von 3 dB(A).



**Bild 1:** Lärmreduzierungspotenzial (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

<sup>1</sup> Umweltbundesamt: Handbuch Lärmreduzierungspläne, 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 Haupterschließungssachsen der Stadt Dresden. Auf Grund dieser Funktion im städtischen Straßennetz ist die für eine wahrnehmbare Lärmminderung 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 Lärmminderung 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 Lärmminderungspotenziale 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.

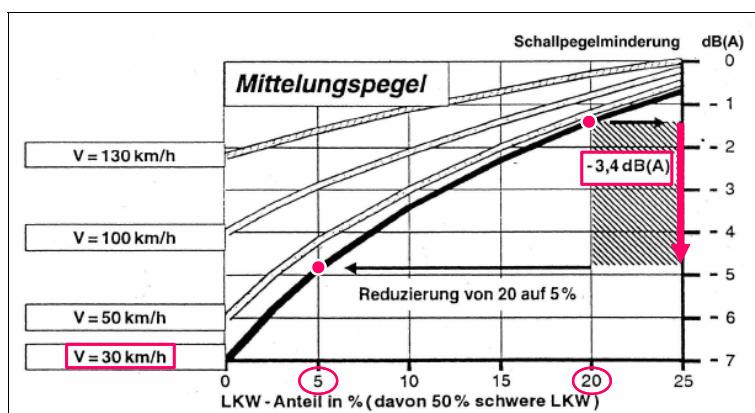
Das aus dem Handlungsfeld „Schwerverkehr“ resultierende Lärmminderungspotenzial<sup>2</sup> ist in **Bild 2** und **Bild 3** dargestellt. Danach führt eine Reduzierung des Schwerver-

---

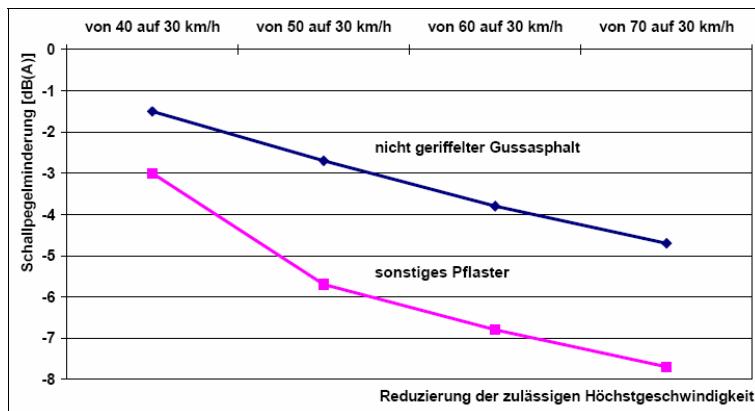
<sup>2</sup> Umweltbundesamt: Handbuch Lärmminderungspläne,  
Modellhafte Lärmvorsorge und –sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden,  
Forschungsbericht 10906001/01, 1994

kehrsanteils 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 Lärmreduzierungsmaßnahme. In der Literatur<sup>3</sup> werden Minderungseffekte in Abhängigkeit vom Maß der Geschwindigkeitsabsenkung, des Fahrbahnbelages 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 Schallpegelminderung 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

<sup>3</sup> 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 lärm-emissionshemmenden Beeinflussung des Kfz-Verkehrs durch Geschwindigkeits-reduzierungen, 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 Vorbehaltensnetz 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 (Koordinierung, Um- oder Ausbau, Grünphasen u. a.). Durch die Reduzierung von Abbrems- und Anfahrvorgängen kann der Lärmpegel gesenkt und besonders lästige Lärm spitzen 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 aus als die Lärmreduzierung in sensiblen Bereichen des übrigen Erschließungsnetzes.

Hinsichtlich des aus dem Handlungsfeld „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“ resultierende Lärmreduzierungspotenzial wird in der Literatur<sup>4</sup> 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-90<sup>5</sup>, maßgebend u.a. für VLärmSchR 97<sup>6</sup> sowie Lärmschutz-Richtlinien-StV<sup>7</sup>, 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 Fahrbahnbelaags. Der Rückbau von gepflasterten Straßenoberflächen, die Beseitigung von Fahrbahnschäden oder die Verwendung lärmindernder Deckschichten lassen z.T. erhebliche Lärmreduzierungen zu.

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> 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

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Bonn, 23.11.2007. VKBl. 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. BlmSchV 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 Lärmminderungspotenzial 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 Lärmminderung 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.<sup>8</sup>

---

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

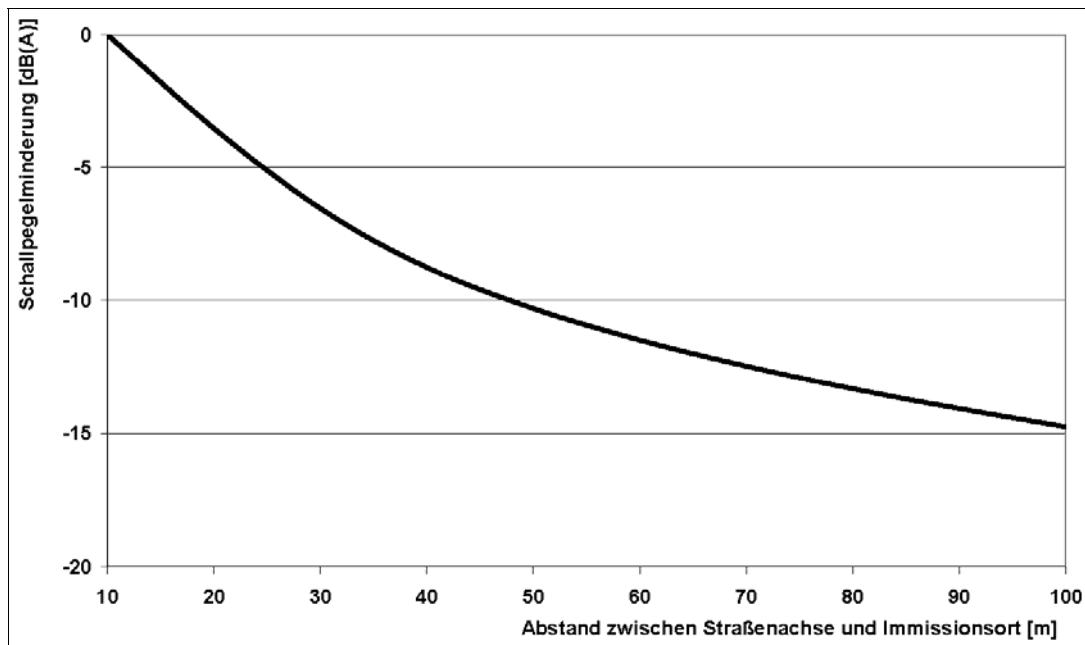
		$D_{StrO}^*$ ) in dB(A) bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von			
Straßenoberfläche		30 km/h	40 km/h	$\geq 50$ km/h	> 60 km/h
1		2	3	4	
1	nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte	0,0	0,0	0,0	
2	Betone oder geriffelte Gussasphalte	1,0	1,5	2,0	
3	Pflaster mit ebener Oberfläche	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 lärmindernde 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**

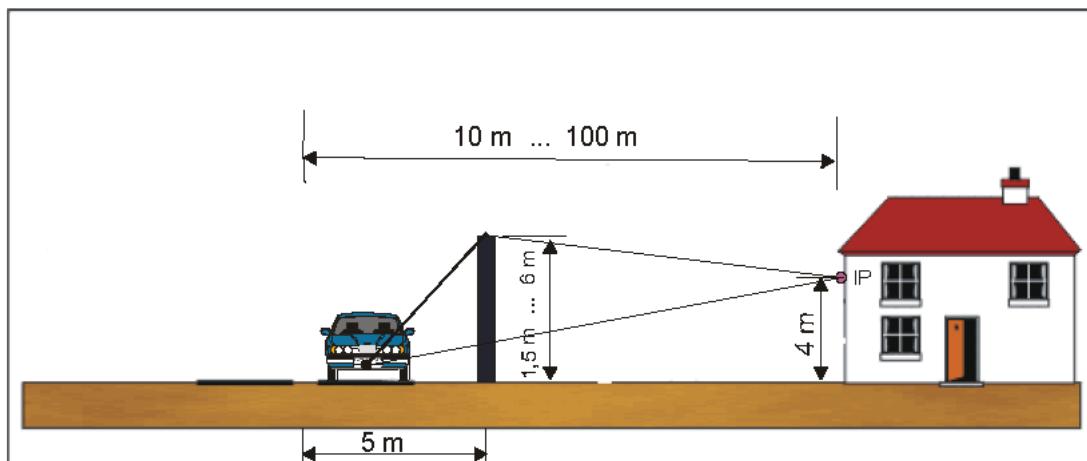
Die Vergrößerung des Abstandes zwischen den Fahrspuren und den Gebäuden durch eine veränderte Straßenraumgestaltung ist im Nahbereich besonders wirksam<sup>9</sup> (**vgl. Bild 4**). So ist durch den Wegfall des äußeren Fahrstreifens bspw. zugunsten eines Parkstreifens oder eines Radweges eine Verringerung der Lärmpegel bei geschlossener, hoher und enger Bebauung von ca. 0,5 dB(A), ansonsten von bis zu 0,5 dB(A) möglich.

<sup>9</sup> 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) erreichen<sup>10</sup>. 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 Lärmreduktion 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**

<sup>10</sup> 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 lärmindernde 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 Lärminderungsmaßnahmen 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 Lärminderung 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 Fahrbahnoberfläche 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 schalldosierte 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 führen<sup>11</sup>.

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) führt<sup>12</sup>. Ebenso kann mit dem Einbau eines Rasengleises anstatt einer festen Fahrbahn oder eines Schottergleises eine Pegelminderungen von bis zu 7 dB(A) erzielt werden<sup>13</sup>.

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 Lärmreduktionseffekte 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 Abstandsfächern 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

<sup>11</sup> Deutsche Bahn AG, Bahn-Umwelt-Zentrum: Schallschutz durch die Deutsche Bahn, Berlin 2007

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

<sup>13</sup> 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 Lärmelastungen.

### **Handlungsfeld „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“**

Das Handlungsfeld „Förderung lärmärmer Verkehrsmittel“ beinhaltet „indirekte“ Strategien zur Verkehrslärmvermeidung. Indirekte Maßnahmen verstehen sich dabei als Maßnahmen, welche **keine direkt messbaren oder berechenbaren Lärmreduktionspotenziale** 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 Leihfahrräder).

Diese Förderung des Umweltverbundes ist ein wesentlicher Bestandteil zur langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der Lärmmissionen 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 Straßenverkehrs lärns führen. So ersetzt beispielsweise ein CarSharing-Auto im Durchschnitt 4 bis 10 Pkw<sup>14</sup>, 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 lärmärmer 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.

---

<sup>14</sup> 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	Lärmindernde Wirkung	Realisierungszeitraum	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 Verkehrsstress	2 – 3 dB(A)	kurzfristig	1	Straßen- und Tiefbauamt	
M2	regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung an Konfliktorten im Untersuchungsgebiet	Verkehrsablauf und Verkehrsstress	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 lärmärmer Verkehrsmittel	indirekt	kurz-/mittelfristig	3	Stadtplanungsamt / DVBAG	
M7	Förderung von Leihfahrräder im Untersuchungsgebiet	Förderung lärmärmer Verkehrsmittel	indirekt	kurzfristig	2	Stadtplanungsamt	
M8	Ausweitung der CarSharing Angebote	Förderung lärmärmer Verkehrsmittel	indirekt	kurzfristig	3	Stadtplanungsamt	
M9	Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20-Zonen und weitere Maßnahmen	Verkehrsablauf und Verkehrsstress	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 Verkehrsstress	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 Verkehrsstress	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 Rothenburger Straße und Prießnitzstraße auf 30 km/h	Verkehrsablauf und Verkehrsstress	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	Lärmindernde Wirkung	Realisierungszeitraum	Kosten Kategorie	Zuständigkeit	Bemerkung
M17	Errichtung eines P+R-Platzes Heller/Industriegelände	Förderung lärmärmer Verkehrsmittel	indirekt	mittelfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	
M18	Abstufung der Bautzner Straße zur Staatsstraße	Förderung lärmärmer Verkehrsmittel	indirekt	mittelfristig	2	Straßen- und Tiefbauamt	Umsetzung der Maßnahme in Verbindung mit den Maßnahmen <b>M1/M9/M12/M20</b>
M19	Bau einer S-Bahn-Station am Olbrichtplatz	Förderung lärmärmer 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 <b>M9</b>
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 lärmärmer Verkehrsmittel	indirekt	langfristig	4	Stadtplanungsamt	
M24	Konzept „Angebot dynamischer Fahrgemeinschaften in der Äußeren Neustadt“	Förderung lärmärmer Verkehrsmittel	indirekt	langfristig	3	Stadtplanungsamt	
M25	Förderung der Elektromobilität in der Äußeren Neustadt	Förderung lärmärmer Verkehrsmittel	indirekt	kurz-/ mittel- und langfristig	1	Amt für Wirtschaftsförderung	
K1	<b>Komplexmaßnahme</b> 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 <b>M12</b> voraus
K2	<b>Komplexmaßnahme</b> Reduzierung Durchgangsverkehr Bischofsweg	Reduzierung der Verkehrsbelastungen	> 3 dB(A)	langfristig	4	Straßen- und Tiefbauamt / Stadtplanungsamt	Umsetzung der Gesamtmaßnahme setzt die Umsetzung der Maßnahme <b>M12</b> 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

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

- 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

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

- 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.

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

- 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

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

- 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

<b>Maßnahme:</b>	<b>Prüfung der Drehung der Einbahnstraßenrichtung in der Görlitzer Straße und der Kamenzer Straße</b>
------------------	---

- 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

<b>Maßnahme:</b>	<b>Einrichtung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche im Untersuchungsgebiet</b>
------------------	--

- 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

<b>Maßnahme:</b>	<b>laufende Fahrbahnsanierungen im gesamten Untersuchungsgebiet</b>
------------------	---

**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

<b>Maßnahme:</b>	<b>grundhafter Ausbau der Alaunstraße zwischen Louisenstraße und Bischofsweg</b>
------------------	--

**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.*

<b>Maßnahme:</b>	<b>Schließen von Baulücken im Untersuchungsgebiet</b>
------------------	---

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

<b>Maßnahme:</b>	<b>Bau einer neuen Bushaltestelle in der Stauffenbergallee</b>
------------------	--

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

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

**Anregungen:** ■ Entlastungswirkung der Maßnahme wird bezweifelt

**Stellungnahme:** ■ der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

<b>Maßnahme:</b>	<b>Förderung von Leihfahrräder im Untersuchungsgebiet</b>
------------------	---

**Anregungen:** ■ Maßnahme wird abgelehnt, da Wettbewerbsverzerrung befürchtet wird

**Stellungnahme:** ■ Maßnahme ist Teil eines Förderprojektes der LH Dresden

<b>Maßnahme:</b>	<b>Ausweitung der CarSharing-Angebote</b>
------------------	---

**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

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

**Anregungen:**

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

- Forderung nach zusätzlicher Aufpflasterung, Fahrbahn-einengung, 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 Bischofs-weges 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)

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

- 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

<b>Maßnahme:</b>	<b>grundhafter Ausbau der Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Jägerstraße</b>
------------------	---

- Anregungen:**
- unterschiedliche Bevorzugungen 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

<b>Maßnahme:</b>	<b>grundhafter Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee</b>
------------------	---

- 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

<b>Maßnahme:</b>	<b>grundhafter Ausbau des Bischofswegs zwischen Schönbrunnstraße und Alaunstraße</b>
------------------	--

- 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

<b>Maßnahme:</b>	<b>Umbau des nördlichen Brückenkopfes der Albertbrücke</b>
------------------	--

- 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

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

- 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 Radwegeführung im Knotenpunktbereich wird aufgegeben

<b>Maßnahme:</b>	<b>bauliche Einengung des Bischofsweges am KP mit der Görlitzer Straße und am KP mit der Kamenzer Straße</b>
------------------	--

**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

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

**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

<b>Maßnahme:</b>	<b>Prüfung von passiven Schallschutzmaßnahmen in der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße</b>
------------------	---

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

<b>Maßnahme:</b>	<b>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</b>
------------------	--

keine Anregungen und Hinweise eingegangen

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

**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 erster 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

<b>Maßnahme:</b>	<b>Abstufung der Bautzner Straße zur Staatsstraße und des Bischofsweges zur Sammelstraße</b>
------------------	--

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

**Stellungnahme:** ■ dem Vorschlag wurde gefolgt

<b>Maßnahme:</b>	<b>Errichtung von 2 neuen S-Bahn-Stationen am Bischofsplatz und am Olbrichtplatz</b>
------------------	--

**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

<b>Maßnahme:</b>	<b>Gesamtmaßnahme Reduzierung Durchgangsverkehr Rothenburger Straße</b>
------------------	---

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

**Stellungnahme:** ■ die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen

<b>Maßnahme:</b>	<b>Gesamtmaßnahme Reduzierung Durchgangsverkehr Bischofsweg</b>
------------------	---

**Anregungen:** ■ die Anlage von Radfahrstreifen (möglichst beidseitig), Geschwindigkeitsmessanlagen und einer durchgehenden Rechts-vor-Links Regelung wird vorgeschlagen  
■ Vorschlag, abschnittsweise den Bischofsweg nur für den Anliegerverkehr freizugeben  
■ Forderung nach einem Linksabbiegerverbot 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 Linksabbiegerverbot von der Forststraße in die Bautzner Straße wird nicht befürwortet, da es zu

Umwegfahrten für den Quell- und Zielverkehr aus dem Wohngebiet führt

<b>Maßnahme:</b>	<b>Straßenraumgestaltung Rothenburger Straße</b>
------------------	--

**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

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

**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

<b>Maßnahme:</b>	<b>Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung; Parkierungeinrichtungen für Besucher am Rand der Untersuchungsgebietes schaffen</b>
------------------	--

**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

<b>Maßnahme:</b>	<b>Konzept: „Autoarmes Wohnen“ in der Äußeren Neustadt“</b>
------------------	---

**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

<b>Maßnahme M34:</b>	<b>Konzept „Angebot dynamischer Fahrgemeinschaften in der Äußeren Neustadt“</b>
----------------------	---

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 lärmindernde 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 Lärmminderung 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 Netzwiderstand 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 Louisestraße 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)