

Masterplan Lärmminderung Fortschreibung 2018

Abwägung der Stellungnahmen aus der
Öffentlichkeitsbeteiligung

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|---|
| 0 | | | <p>Vorbemerkung <i>Die hohe Lärmbedrohung und die kurze gesetzliche Frist für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen bedingen, dass ein Lärmaktionsplan für einen Ballungsraum bzw. eine Großstadt nur den Charakter eines Rahmenplanes ("Masterplanes") haben kann, der in den Folgejahren zu umsetzen ist.</i> <i>Der Masterplan Lärminderung enthält folglich in der Regel keine direkt umsetzbaren Maßnahmen für einzelne Straßen oder Stadtteile.</i></p> |
| 1 | #01 | <p>Ich bin seit vielen Jahren Bewohner der Neustadt, die hinsichtlich Lautstärke leider einen Spitzenplatz in DD einnimmt. Mein Eindruck ist, dass der Fokus des Masterplans auf Verkehr und entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen liegt. Einerseits erfreulich, andererseits sind diese auch mit erheblichen Kosten verbunden und nur über eine längere Zeit realisierbar. Hier könnten begleitend einfacher aber wirkungsvolle Maßnahmen hinsichtlich Verkehr vielleicht auch für mehr Ruhe sorgen.</p> <p>Vorab sollte jedoch etwas mehr differenziert werden, welcher Verkehr wann wie stört. Aus meiner Sicht sticht da speziell der spätabendliche Besucherverkehr negativ hervor. Da die menschliche Lärmsensibilität insbesondere in den Abend- und Nachtstunden zunimmt, wirkt dieser Lärm besonders störend.</p> <p>Die Neustadt ist für viele Besucher ein "Partyviertel", was bevorzugt am Abend und Wochenende aufgesucht wird, leider zu oft per PKW, was mit entsprechender Verkehrsbelastung einhergeht. So wird regelmäßig und massenhaft im Parkverbot geparkt und bei Heimfahrt regelmäßig vorgeführt, was der Wagen so "akustisch drauf hat". Konkretes Beispiel: nach 22 Uhr stehen manchmal 10 bis 15 PKW auf der nördlichen Martin-Luther-Straße, noch dazu halb auf dem Bürgersteig, obwohl da generelles Parkverbot gilt. Wenn diese dann zwischen 23 und 2 Uhr wieder wegfahren, wird es oftmals sehr laut. Ich empfehle mal eine Verkehrszählung mit Lärmessung (in solchen engen Straßen) nachts gegen 1 Uhr, insbesondere an Freitagen und Samstagen.</p> <p>Aus meiner Sicht wirkt diese Art des Besucherverkehrs besonders störend und belastet die Bewohner des Viertels erheblich und sollte daher spürbar reduziert werden. Da die bestehenden Parkverbote sowie Geschwindigkeits- und Lärmbeschränkungen nachts gern ignoriert aber auch nicht kontrolliert werden, könnte ein reines Anwohnerparken in den Nachtstunden helfen, beispielsweise zwischen 22 und 6 Uhr. Dadurch wird dieser nächtliche Besucherverkehr ferngehalten (es ist sowieso fraglich, ob man mit dem PKW bis vor die Kneipe (Alkohol am Steuer?) fahren können muss), ohne gleichzeitig für Anwohner und Gewerbetreibende Einschränkungen zu verursachen. Auch aus</p> | <p><i>Die Anliegen werden im Masterplan nicht berücksichtigt, aber zur Prüfung an die zuständigen Fachämter abgegeben.</i></p> <p>Der Masterplan hat den Charakter eines Rahmenplanes. Die Parkraumsituation in einem einzelnen Stadtteil kann in ihm nicht adäquat behandelt werden. Es ist vielmehr eine Prüfung des Einzelfalls durch die zuständigen Fachämter erforderlich.</p> <p>Verstößen gegen das Parkverbot kann nur durch Kontrollen entgegengewirkt werden. Die Problemanzeige wird an den für derartige Kontrollen zuständigen Gemeindlichen Vollzugsdienst im Ordnungsamt weitergeleitet.</p> <p>Ein reines Anwohnerparken ist laut Verwaltungsvorschrift zur StVO grundsätzlich nicht möglich (vgl. Ausführungen zu § 45 STVO X. Nr. 4). Zur Klärung der Frage, ob im angesprochenen Gebiet die Bewohnerparkvorrechte noch ausgedehnt werden können, wird die Anregung an das zuständige Stadtplanungsamt weitergeleitet.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| | | <p>Kostengründen scheint solch eine Maßnahme gut geeignet zu sein, die sich sicherlich kurzfristig realisieren lässt.</p> <p><i>Nachtrag:</i> Um den in meiner Stellungnahme beschriebenen abendlichen Zustand zu veranschaulichen, habe ich gestern Abend mal ein Foto der nördlichen Martin-Luther-Straße gemacht. So sieht es an einem verregneten Dienstag um 22 Uhr aus. Gegen Mitternacht waren dann alle wieder weg, also ist davon auszugehen, dass es keine Anwohner sind.</p> <p>Das deutet vielleicht an, wie die Verkehrslage dann am Wochenende zu später Stunde aussieht und welcher Lärm durch An- und Abfahrt verursacht wird. Hier sollte wirklich etwas zur Verkehrsberuhigung geschehen.</p> | |
| 2 | #02 | <p>Wir wohnen DIREKT an der Wilhelm-Franke-Str. (Hr. 76). Mittlerweile seit 10 Jahren. Mit Bedauern müssen wir von Jahr zu Jahr den zunehmenden Abkürzungsverkehr der Pendler beobachten, die den kürzeren Weg zur Autobahn A17 über die Wilhelm-Franke-Str. nehmen. (statt wie vorgesehen, über den Kaufpark Nickern und Dohnae Str. fahren)</p> <p>Auch unsere alteingesessenen Nachbarn "fluchen" über den massiv gestiegenen Verkehr und die damit verbundenen Luft und Lärmbelästigungen.</p> <p>Warum wird der Pendlerverkehr nicht über künstliche Wartearmeln oder durchgängige 30er Zonen ausgebremst?</p> <p>Wir sind hier ein REINES Wohngebiet. In den letzten Jahren am Pfaffenbergs nochmals ausgebaut. Die 30er Zone auf der Wilhelm-Franke-Strasse hört mitten am Berg auf Höhe Thomas-Mann-Str. auf.</p> <p>Demnach beschleunigen alle "unnötigerweise" massiv am Berg (völlig sinnlos) um auf Höhe der nächsten Bushaltestelle Kauschaer Str. wieder abzubremsen, da dort die nächste 30er Zone beginnt. Auch die Stadtbusse der Linie 75 beschleunigen bergabwärts beim Anfahren nach Haltestelle Kauschaer Str, unnötig um nach 200m wieder die Motorbremse einzuwerfen, da entweder an der nächsten Haltestelle Thomas-Mann-Str. jemand wartet oder dort halt die 30er Zone beginnt. Völlig unnötig. Ökologisch und ökonomisch. Die Motorbremsen reißen einen nachts förmlich aus dem Schlaf!</p> <p>Die Stadtrundfahrtbusse, die täglich ihr Depot verlassen und darin zurückkehren, sind besonders laut.</p> <p>Hier wird seitens der Stadt auch nichts getan. Ich hatte mich voriges Jahr diesbezüglich schon im Luftreinhalteplan "beschwert". Eine Antwort steht noch aus.</p> <p>Auch LKWs nehmen die kurze Route und quälen sich dann unten durch den relativ engen Kreisverkehr auf der Wilhelm-Franke-Str.</p> <p>Von daher bin ich wieder gespannt, wie ernst meine Stadt ihre steuerzahlenden Einwohner nimmt oder die Bürgerbeteiligung wieder nur auf dem Papier durch die Presse streut!</p> | <p><i>Das Anliegen kann im Masterplan nicht berücksichtigt werden.</i></p> <p>Der Masterplan hat den Charakter eines Rahmenplanes. Er trifft keine Regelungen für einzelne Straßen.</p> <p>Bei der Wilhelm-Franke-Straße handelt es sich um eine Kreisstraße (K6203), also um eine Straße, die dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und Kreisfreien Städten und damit dem überörtlichen Verkehr dient (§ 3 Nr. 2 Sächs. Straßengesetz).</p> <p>Nach den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017 und der Auswertung der Lärmbedrotheit im Rahmen der Fortschreibung des Masterplanes wurde die Wilhelm-Franke-Straße nicht als zu den „lausten Straßen“ gehörend, ermittelt, auf denen die Priorität bei der Lärminderung liegen muss. Auch kann die geschilderte Zunahme der Verkehrsstärke infolge der als Autobahnzubringer genutzten Straße durch die vorliegenden Zähldaten nicht bestätigt werden. Bei Verkehrszählungen ab dem Jahr 2000 wurden die höchsten Verkehrsmengen in den Jahren 2000 und 2002 also vor Inbetriebnahme der Autobahn ermittelt. Um die aktuelle Entwicklung beobachten zu können, wird eine Verkehrszählung veranlasst.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| | | Gern können Sie sich im Berufsverkehr (Mo.-Fr. 07:30) ein Bild über den Lärmpegel vor und im Haus bei uns verschaffen! | |
| 3 | #03 | Auf der Antonstr. (B6) zwischen Albertplatz und Neustädter Bahnhof wurden 2007 Profilstreifen auf die Fahrbahn aufgeklebt um den Gleisbereich besser vom rechten Fahrstreifen abzugrenzen. Seitdem wird bei jedem Spurwechsel von Kfz ein erhöhtes Abrollgeräusch erzeugt. Hier bestände die Möglichkeit, ohne viel Aufwand die unnötige Lärmquelle durch Abtragung der Profilstreifen zu beseitigen. | <i>Das Anliegen kann im Masterplan nicht berücksichtigt werden.</i> Dem Hinweis wurde bereits 2007 und 2009 nachgegangen. Da die Profilstreifen auf dem Lageplan (Unterlage 7.1), der zu den mit dem Plan festgestellten Unterlagen gehört, vermerkt sind, werden sie von der Straßenbaubehörde nicht entfernt. |
| 4 | #03 | Um für die Wohngebiete um die Erna-Berger-Str. 01097 Dresden herum eine Verkehrsberuhigung herbeizuführen, wurden hier 30 Km/h Begrenzungen eingeführt. Gleichzeitig gab es bis zur Sanierung der Antonstr. an der Kreuzung Antonstr./Erna-Berger-Str. zwischen den Gleisbereichen eine Polleranlage, welche es unmöglich machte, verkehrswidrig von der Antonstr. (von der Marienbrücke kommend) in die Erna-Berger-Str. nach links einzubiegen. Gleichwohl war es auch nur möglich von der Erna-Berger-Str. kommend jeweils nach rechts in die Antonstr. abzubiegen. Derzeit bestehen zwar blaue Gebotsschilder mit Richtungspfeilen, diese werden aber durch die allgemeine Nichtbefolgung der Verkehrsregeln ignoriert. Polizeikontrollen finden nur sehr spärlich statt. Zeigen aber, dass die Beamten dann gar nicht nachkommen mit den nötigen Sanktionen. Würde die Poller-Anlage wieder installiert werden, würde eine wirksame Lärminderung im Wohngebiet erreicht werden. Auch die Behinderung der Straßenbahnen auf der Antonstraße durch die verkehrsbedingt wartenden aber sich verkehrswidrig verhaltenden Links-Abbieger wäre nicht mehr gegeben. | <i>Das Anliegen wird zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i> Der Masterplan hat den Charakter eines Rahmenplanes. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, die der Aufstellung der vorgeschlagenen Warn- bzw. Leitbaken vorangehen müssten, können nicht im Masterplan geregelt werden. Die Anregung wird der Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung vorgelegt. |
| 5 | #04 | Es sind eherne Ziele, die durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) vorgegeben sind: „Zum Schutz des menschlichen Organismus und zur Minimierung der Kosten, welche der Volkswirtschaft indirekt durch Ausgaben im Gesundheitswesen entstehen, wurde mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) durch das Europäische Parlament ein europaweit einheitliches Konzept aufgestellt, den Umgebungslärm und somit seine schädlichen Folgen zu verringern oder zu vermeiden.“ 1. Dauerschallpegel – signifikante Erhöhung der gesundheitlichen Risiken In dem vorliegenden Entwurf wird betont, dass „... Demnach erhöht sich bei Dauerbelastungen über 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht das Risiko gesundheitlicher Folgen (insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen) signifikant. Als Belästigung werden Werte von mehr als 55 dB(A) im Tagesmittel sowie oberhalb 50 dB(A) nachts eingestuft.“ und „In Dresden wurden dieser Einordnung fol- | <i>Die Forderungen werden im Masterplan nicht berücksichtigt.</i> Die Geräuschbelastung der Bundesautobahn A4 wird im Masterplan für Trachau korrekt dargestellt und bei der Ermittlung der Lärmgefährdeten berücksichtigt. Sonstige Straßen werden im Ballungsraum kartiert, wenn die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mindestens 3.000 Kfz/24 Stunden beträgt. Dies ist nur für den östlichen Abschnitt der Neuländer Straße der Fall. Der westliche Abschnitt mit einer deutlich geringeren Verkehrsstärke ist nicht kartiert worden. |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|---|
| | | <p>gend als Ziel der Lärmaktionsplanung die Senkung der Lärmpegel unterhalb der gesundheitlich bedenklichen Pegel (über 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts) zu Grunde gelegt."</p> <p>In diesen und auch den nachfolgenden Betrachtungen des Masterplanes wird auf eine Hauptlärmquelle, die die Stadt Dresden tangierende Autobahn, nicht eingegangen. Die Autobahn ist eine Lärmquelle, die Tag und Nacht in gleicher Weise auf die Anwohner, die in unmittelbarer Nähe der Autobahn wohnen, wirkt und gleichzeitig der größte Luftverpester (s. auch Sächsische Zeitung von 9./10. Dezember 2017). Und das, zumindest auf der Höhe der parallel zur Autobahn verlaufenden Neuländer Strasse, mit einem permanenten Lärmpegel von > 65dB über 24h hinweg!</p> <p>Die Abbildungen in der Anlage zeigen deutlich, dass die Autobahn die Strecke mit der höchsten Belastung (Abb. 2) und die Strecke, auf der mit der höchsten Geschwindigkeit (Abb. 3) gefahren wird und somit Quelle der höchsten Lärmbelästigung ist.</p> <p>Die Darstellung der Lärmbelastung (Anhang, Abb. 5) ist nicht korrekt!</p> <p>Warum soll in einem Abschnitt (in Höhe der parallel verlaufenden Neuländer Strasse eines Wohngebietes an der Jungen Heide), der näher an einem Wohngebiet grenzt, plötzlich im Verlauf der Autobahn die Lärmbelastung geringer sein? Ich erwarte eine Nachprüfung und gegebenenfalls eine Korrektur des tatsächlichen Zustandes.</p> <p>In dem Masterplan gibt es keine einzige Massnahme, die den Dauerlärmpegel von der Autobahn, der für die Anwohner unerträglich ist, reduziert. Dafür gibt es mehrere Möglichkeiten u.a. Überholverbot, Lärmschutzwände erhöhen. Dies kann auch z. Bsp. durch Reduzierung der Geschwindigkeit entlang der gesamten Trasse in Stadt Nähe erfolgen, differenziert am Tag und in der Nacht. Der LKW-Verkehr nimmt in der Nacht ja noch zu und somit der Lautstärkepegel und die Lärmbelästigung. An ein Öffnen der Fenster ist überhaupt nicht zu denken.</p> <p>Es gibt viele Beispiele in Deutschland, wie eine Reduzierung des Lärmpegels, vor allem in der Nacht möglich ist und praktiziert wird. Am Tag wird die Geschwindigkeit auf 80 km/h, in der Nacht für LKW bis auf 60 km/h und für PKW auf 80 km/h reduziert.</p> <p>Das ist eine für die betroffenen Anwohner wirksame Verbesserung ihrer zur Zeit gesundheitsgefährdeten Situation und würde zur Verbesserung ihrer Lebensqualität entscheidend beitragen.</p> <p>Einwände/Ergänzungen/Massnahmen:</p> <p>F1.1 Aufnahme Auswirkungen der Autobahn auf den Lärmpegel auf die Anwohner (die Eisenbahn ist berücksichtigt, aber nicht die Autobahn!)</p> <p>F1.2 Korrektur der Darstellung der Lärmbelastung Abbildung 5 im Anhang</p> <p>F1.3 Reduzierung der Geschwindigkeit entlang der gesamten Trasse in Stadt Nähe auf Tag: 80km/h und Nacht für LKW bis auf 60 km/h und für PKW auf 80 km/h</p> <p>F1.4 Weitere Massnahmen zur Lärminderung an der Autobahn</p> | <p>Dies erklärt die beschriebenen Unterschiede im Kartenbild. Eine Korrektur der Abbildung 5 ist somit nicht erforderlich.</p> <p>Die auf die Autobahn zurückzuführenden Belastungen erreichen an der Wohnbebauung der Neuländer Straße infolge der Lärmschutzwände, die gemäß der Planfeststellung für den Autobahnausbau errichtet wurden, nicht die gesundheitsrelevanten Pegel, die die Auslöseschwellen für den Lärmaktionsplan sind.</p> <p>Im Jahr 2018 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bundesautobahn aus Sicherheitsgründen auf 100 km/h festgesetzt. (Für Lkw beträgt sie weiterhin 80 km/h - § 18 Abs. 5 StVO). Eine stärkere Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr als der für die Autobahnen zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|--|
| 6 | #04 | <p>2. Einstufung der Stadtteile in Kategorien nach Betroffenheit/Programm der lautesten Straßen Bis 2015 war die Neuländer Strasse für den Durchgangsverkehr, auch aufgrund des sehr schlechten baulichen Zustandes, gesperrt. Eine unerträgliche Lärmbelästigung durch die unmittelbare Nähe zur Autobahn und den Fluglärm bestand schon zu diesem Zeitpunkt. Anfang 2015 wurde ohne einen ersichtlichen Grund, durch das Strassen- und Tiefbauamt die Neuländer Strasse nun auch noch für den öffentlichen Straßenverkehr, als schleichenden Autobahnzubringer, freigegeben. Dadurch hat die schon bestehende Lärmelästigung und Feinstaubemission noch zugenommen!</p> <p>Die Neuländer Strasse, die zudem erhebliche bauliche Mängel aufweist und in einem sehr schlechter Gesamtzustand ist, fehlt in der Übersicht der Straßen mit der höchsten Lärmbedrohung - Straßen mit baulichen Mängeln.</p> <p>Im Masterplan steht: „Auch die Fortschreibung 2018 legt die Grundlage für die Aktualisierung des Programms der lautesten Straßen. Dabei werden alle 1998/2002/2009/2014 benannten „lautesten Straßen“ einbezogen und um die in der Auswertung der Kartierung 2017 lärmfälligen Straßen sowie lärmfällige Abschnitte des Straßenbahnennetzes ergänzt.“</p> <p>In Tabelle 2.1 Lauteste Straßen – Straßen mit baulichen Mängeln – fehlt die NL Einwände/Ergänzungen/Massnahmen: F2.1 Aufnahme der Neuländer Strasse in die Übersicht der Straßen mit der höchsten Lärmbedrohung – Straßen mit baulichen Mängeln, mit den erforderlichen Massnahmen zur Minimierung des Lärmpegels</p> | <p><i>Das Anliegen wird im Masterplan nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Den Verhältnissen auf und an der Neuländer Straße ist der Beschluss A0214/16 des Stadtrates gewidmet. Über die Beschlusserfüllung wird halbjährlich berichtet. Im Jahr 2017 hat das Stadtplanungsamt die Erarbeitung einer Vorplanung für den grundhaften Ausbau der Neuländer Straße begonnen. Die Ergebnisse sind abzuwarten.</p> <p>Die Neuländer Straße erfüllt nicht die Kriterien hinsichtlich Lärmelastung und Betroffenheit, die der Auswahl der „lautesten Straßen“ zugrunde liegen.</p> |
| 7 | #04 | <p>3. Ruhige Gebiete In dem Masterplan heißt es: „Die ausgewiesenen Gebiete sind grundsätzlich vor weiterer Verlärzung zu schützen, insbesondere Neuzerschneidungen durch Verkehrswege.“ Der Waldspielplatz, gelegen unmittelbar an der Neuländer Strasse und die Junge Heide erfreuen sich nicht nur bei den unmittelbaren Anwohnern großer Beliebtheit. Auch viele Dresdner aus anderen Stadtteilen nutzen das nahe Erholungsgebiet. Diese Stadtteilsoase hat vor allem weit über den Lärmschutz hinausreichende stadtteilbezogene Bedeutung. Dieses wird aber durch die starke Zunahme des Verkehrs seit der Freigabe für den Durchgangsverkehr aufgrund des schleichenden Autobahnzubringerverkehrs praktisch zerschnitten. Die Strasse sollte für den Durchgangsverkehr gesperrt werden und die Zufahrt nur für die Erholungssuchenden freigegeben werden. Die Neuländer Strasse sollte daher im Rahmen eines stadtteilbezogenen Verkehrs- und Lärmminde rungskonzeptes Berücksichtigung finden. Dabei sind ebenfalls der Schutz vor weiterer Verlärzung, die Reduzierung vorhandener Lärmquellen</p> | <p><i>Der Vorschlag wird im Masterplan nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Der Waldspielplatz ist hinsichtlich seiner Flächennutzung grundsätzlich für eine Ausweisung eines Ruhi gen Gebietes geeignet, nicht jedoch hinsichtlich der vorhandenen Geräuschbelastungen durch Straßen- und Luftverkehr. Es gibt ein Teilgebiet der Jungen Heide, dass fußläufig erreichbar und für die Erholung geeigneter ist, da es über eine Kernfläche relativer Ruhe verfügt. Vor diesem Hintergrund ist eine Ausweisung des Waldspielplatzes als Ruhiges Gebiet nicht vorgesehen.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| | | <p>und die barrierefreie fußläufige Erreichbarkeit zu thematisieren – genauso steht es auch im vorliegenden Masterplan beschrieben.</p> <p>Einwände/Ergänzungen/Massnahmen:</p> <p>F3.1 Aufnahme der „Stadtteillose“ Waldspielplatz und Neuländer Strasse, unmittelbar an der Jungen Heide gelegen, in das Programm und die Aufstellung integrierter Verkehrs- und Lärmminde rungskonzepte für besonders lärmbelastete Stadtteile (Pieschen/Trachau)</p> <p>F3.2 Aufnahme in das Programm der lautesten Strassen und Ausweisung ergänzender Lärmminde rungsmassnahmen (z. Bsp. Schikanen, Pflanzkübel, Pflanzinseln)</p> <p>F3.3 Analyse der realen Lärmsituation in der genannten Stadtteillose und Ausweisung von Schutz massnahmen</p> | |
| 8 | #05 | <p>Es wäre schön wenn auch Löbtau-Süd (genauso wie die Äußere Neustadt) eine gesonderte Betrachtung bzw. einen Rahmenaktionsplan bekommt, auch im Hinblick auf den Umbau an der Kesselsdorfer Straße. Es sollte die Chance genutzt werden, die wohngebietsschneidende Reisewitzer Straße verkehrstechnisch zu beruhigen. Der Ausbau und die Nutzung der Reisewitzer Straße als Schnell straße war ein stadtentwicklungstechnischer Fehler. Das gesamte Areal Löbtau-Süd wurde durch die Erklärung zum Sanierungsgebiet massiv aufgewertet, zu beobachten auch an den vielen Neubauten beiderseits der Reisewitzer Straße. Durch den Zuzug junger Familien und steigender Einwohnerzahl generell wird der (Straßen-)Raum mehr genutzt. Es kreuzen viele Schulwege, Spielplatzwege etc. die Reisewitzer Straße, gut zu beobachten z.B. am Bonhoeffer Platz. Einen Eindruck auf die Situation sollte auch ein Einblick in die Unfallstatistik an der Reisewitzer Straße geben. Es ist eine steigende Anzahl von Unfällen aufgrund der Verdichtung zu beobachten.</p> <p>An der Reisewitzer Straße wird nachts der Grenzwert von 60dB Straßenlärm überschritten (siehe Lärmkartierung 2017: http://stadtplan2.dresden.de/(S(b42unif2famqwwwfzlfidixla))/spdd.aspx?TH=UW_LAERM_KFZ_N). Damit sollten laut Richtlinien (https://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt/laerm/031/c_040.php) ohnehin Maßnahmen zur verkehrstechnischen Beruhigung getroffen werden, um die EG-Umgebungslärmrichtlinie umzusetzen.</p> <p>Ansonsten ein großes Lob für die Initiierung und Transparenz der Lärmkartierung im Kontext der Stadtentwicklung. Dialog ist der richtige Weg.</p> | <p><i>Die Anregung wird im Masterplan nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Mit der Lärmkartierung 2017 ist der Stadtteil Löbtau-Süd im Ranking der Stadtteile nach der Lärmbetroffenheit leicht abgesunken, so dass gegenwärtig bei der Aufstellung integrierter Verkehrs- und Lärmminde rungskonzepte (Maßnahme 2.3) anderen Stadtteilen eine höhere Priorität einzuräumen ist.</p> <p>Die Reisewitzer Straße hat die Verkehrsfunction einer Hauptsammelstraße. Sie ist eine wichtige ÖPNV-Trasse.</p> <p>Die Verkehrszunahme, die im Zusammenhang mit der Errichtung der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße für die Reisewitzer Straße erwartet wird, wurde im Rahmen der Planfeststellung hinsichtlich ihrer Lärmauswirkungen untersucht und als unerheblich bewertet (Unterlage 17). Sollte bei der nächsten Lärmkartierung (2022) eine erhebliche Verschlechterung festgestellt werden, müssten Maßnahmen erwogen werden.</p> <p>Aktuell wird eine Verkehrsuntersuchung für Löbtau begonnen, um bestehende und erwartete Konflikte zu mindern. Es wird angestrebt Aspekte der Lärm minderung zu berücksichtigen.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| 9 | #06 | <p>Seit Jahren gab es immer Bemühungen, die Fanny-Lewald-Str. im Bereich zwischen der K.-Kollwitz-Str. und der Kurhausstraße im Nachtverkehr der Fahrzeuge in beide Richtungen auf 30 km/h zu beschränken.</p> <p>Begründung: Ab morgens 4³⁰ Uhr wird auf dieser Straße weit über 50 km/h gefahren bzw. gerast. Da die Häuser Fanny-Lewald-Straße 5 u. 3 sehr nahe an der Straße (ca. 7-10 m) mit der Schlafzimmerseite liegen, die Fenster eine Größe von 2x2 m haben und nicht schallgedämmt sind, ist der Lärm der Fahrzeuge belastend. Unsere Feststellung ist auch, daß bei 30 km/h (Gondelweg usw.) trotz Spielplatzzeichen schneller gefahren wird. Geschwindigkeitsüberschreitungen zur Lärminderung nachts sollten in der Vergehenwertung höher bestraft werden.</p> | <p><i>Das Anliegen wird zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i></p> <p>Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fanny-Lewald-Straße während der Nachtstunden wurde bereits im Jahr 2003 geprüft und von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Der Vorschlag soll auf der Grundlage aktueller Daten erneut geprüft werden.</p> |
| 10 | #07 | <p>Für den oberen Bereich der Grundstraße wird mitgeteilt:</p> <p>I. Vermeidung zusätzlicher Lärmbelastung für „Lärmauffällige Straßen an denen keine baulichen und organisatorischen Maßnahmen möglich sind:</p> <p><i>Tabelle 2.4: Lauteste Straßen – Straßen an denen baulichen und organisatorischen Maßnahmen erschöpft sind, die aber noch Lärmauffälligkeiten aufweisen:</i></p> <p><i>Grundstraße: Körnerplatz – Bautzner Landstraße (Hauptlärmquelle:) Kfz (Bemerkung:) Prüfung erfolgt, keine weiterführenden Ansätze erkannt</i></p> <p>Ein „weiterführender Ansatz“ wäre, die nachweislich unzumutbare Lärmbelastung nicht noch zusätzlich weiter zu verstärken, in dem ein P&R gebaut wird: Dieser erzeugt definitiv zusätzlichen Lärm durch die Anfahrt und Nutzung (auch wenn die Zusatzbelastung in BP3000 nicht nachvollziehbar klein gerechnet wurde) Jeder zusätzliche Lärm ist – auch wenn er nicht gravierend ist – zu vermeiden, wenn man es mit Lärmschutz in stark Lärm-kontaminierten Bereichen ernst meint! Die zur Legitimierung des Bauvorhabens vorgenommenen statistischen Hochrechnungen sind da nicht relevant: Der Teich war durchschnittlich einen halben Meter tief, in dem die Kuh eroffen ist...</p> <p>Das Abholzen von lärmabsorbierenden alten Bäumen sowie das lärmreflektierende Betonieren von Wiesen sind das Gegenteil von Lärmschutz: Dieser besteht nämlich nicht nur aus der Vermeidung der Entstehung, sondern auch aus der Dämpfung bereits entstandener Lärmbelästigungen. Die Inkaufnahme der Erhöhung des Risikos lärmbedingter Erkrankungen bei den Anwohnern wegen vermeintlich höher zu bewertender Interessen der Allgemeinheit ist eine menschenverachtende, durch die Anwohnern nicht akzeptierbare Argumentation.</p> | <p><i>Der Einwand wird nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 3000, Dresden-Bühlau Nr. 9 P+R-Platz Bühlau ist am 09.01.2018 in Kraft getreten. Im Planverfahren wurden die privaten und öffentlichen Belange mit- und gegeneinander abgewogen. Mit der Annahme des Bebauungsplanes hat der Stadtrat dem Abwägungsergebnis zugestimmt. Dem ging eine sachgerechte Beurteilung auch der Belange des Schallschutzes voraus.</p> |
| 11 | #07 | <p>II. Entlastung durch Verkehrsumleitung</p> <p><i>4. Handlungsfeld Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung</i></p> <p><i>„Für eine akustisch deutlich wahrnehmbare Reduktion des Lärms von etwa 2 bis 3 dB(A) ist eine Halbierung der Verkehrsmenge erforderlich.“</i></p> | <p><i>Der Vorschlag wird nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Die Ausbindung des landwirtschaftlichen Verkehrs aus der Grundstraße in Höhe Sohlander Straße ist in der Vergangenheit bereits untersucht und als nicht reali-</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|--|
| | | Eine solche ist im oberen Teil der Grundstraße (vor der Einmündung Bautzner Straße) relativ einfach zu erreichen, in dem fast die Hälfte des Verkehrs, nämlich die stadtauswärts fahrende, ab Sohlander oder auch schon Wilthener Straße abgezweigt und über derzeitig nahezu unbebaute Trassenführung weiter oben auf die Bautzner Landstr. in Richtung Ullersdorfer Platz weitergeführt wird. Eine ähnliche Lösung wurde übrigens bereits während der Baumaßnahmen Anfang der 2000er Jahre temporär betrieben, dann aber wieder zurückgebaut. Eine Realisierbarkeit ist also nachweislich möglich, besonders positiv blieb mir aus dieser Zeit die Erinnerung an die fast vollständige Stau-Freiheit vor meinem Haus. | sierbar verworfen worden. |
| 12 | #07 | <p>III. Tempo 30 im oberen Bereich der Grundstraße</p> <p>Wie in vielen anderen Straßen wäre eine Reduzierung auf Tempo 30 auch auf der Grundstraße angebracht. Das dient nicht nur der Lärmreduzierung, sondern auch der Verkehrssicherheit: Die enge und kurvenreiche Straßenführung im oberen Teil der Grundstraße ist momentan für Fußgänger nur sehr riskant zu überqueren.</p> <p>Die weitere Zerstörung der Bausubstanz der anliegenden, teilweise Jahrhunderte alten Häuser würde – insbesondere durch die dann auch langsamer fahrenden LKWs – aufgehalten. Deren Folgen sind an Rissen im Mauerwerk zu erkennen, die Alarmanlagen der am Straßenrand geparkten Fahrzeuge werden durch vorbei donnernde LKWs oftmals ausgelöst.</p> <p>Hinweis: Das an anderen Stellen als Hinderungsgrund für Tempo 30 genutzte Argument der Einstufung der Grundstraße als Hauptverkehrsstraße kann hier nicht Verwendung, da an vielen anderen Stellen der gleichen Straße bereits Tempo 30 Limitierungen existieren.</p> | <p><i>Der Vorschlag wird nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Der nördliche Abschnitt der Grundstraße ist hinsichtlich der anzutreffenden Geräuschimmissionen nicht gegenüber den anderen Straßenabschnitten hervorgehoben. Bei der Erarbeitung und Diskussion eines Programmes der lautesten Straßen in Dresden, Teil ergänzende Lärminderungsmaßnahmen kamen die beteiligten Fachämter zu dem Ergebnis, dass die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht zuletzt wegen der Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr nicht empfohlen werden soll.</p> |
| 13 | #08 | <p>Im Masterplan Lärminderung sind keine Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenlärms im Bereich Kölner Straße/Wiesbadener Straße vorgesehen. Insbesondere die Kölner Straße gehört bereits lt. Lärmaktionsplan zu den lauten Straßen.</p> <p>Mit den derzeit auf der Kesselsdorfer Straße stattfindenden Straßen- und Gleisbauarbeiten und der sich anschließenden Sperrung der Kesselsdorfer Straße für den durchgehenden Kfz-Verkehr im Bereich Wernerstraße bis Tharandter Straße verschärft sich die Situation weiter. Ortskundige Fahrer (deren Ziel u.a. Südvorstadt, Plauen, Coschütz, die A 17 und Freital ist) werden nunmehr ihren Fahrweg über die Wendel-Hipler-Straße, Kölner Straße/Wiesbadener Straße nehmen. Damit umgehen sie die längeren und z.T. stauträchtigen Verkehrsführungen über die Julius-Vahlteich-Straße oder auch den Zug Wernerstraße/Reisewitzer Straße.</p> <p>Die Belegung der Kölner-Wiesbadener Straße erhöhte sich bereits in der Vergangenheit (und wird sich weiter erhöhen) durch Neubauten in Pesterwitz, Altfranken sowie künftig an der Straße Alt-naußlitz/Saalhausener Straße.</p> <p>Die Einwender sind trotz anderslautender Anschrift direkte Anlieger der Kölner-/Wiesbadener Stra-</p> | <p><i>Die Vorschläge werden im Masterplan nicht berücksichtigt, aber teilweise zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i></p> <p>Im Übrigen setzt sich eine laufende verkehrsplanerische Untersuchung zu Lötau mit vermuteten Schleichverkehren als Folgen der mit der Errichtung der Zentralhaltestelle verbundenen Sperrung der Kesselsdorfer Straße auseinander. Das Ergebnis der Untersuchung gilt es abzuwarten.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| | | <p>ße (ihr Haus steht parallel dazu). Insbesondere durch den wechselnden Fahrbahnbelag an der Grenze zwischen Kölner- und Wiesbadener Straße entsteht durch die Fahrzeuge eine hohe Lärmbelastung, welche sich bei nasser Fahrbahn noch verstärkt. Ganztätig verkehren auf diesem Straßenzug u.a. zwei Buslinien (62 und 90), deren Taktzeiten wegen der zuvor beschriebenen Bebauungen auch verkürzt wurden.</p> <p>Lärmreduzierende Maßnahmen greifen zu wenig. Zum einen steht das die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (mit Zusatzschild „Lärmschutz“) begrenzende Verkehrsschild so weit landwärts (und außerdem nach dem Fahrbahnbelagwechsel) in der Kölner Straße, dass die Kraftfahrer dies viel zu spät sehen und beachten können. Zum anderen können an den denkmalgeschützten Holzhäusern (wie unserem) wegen der nur 7 cm starken Außenwände nur sehr begrenzte bauliche Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden. So konnten wir lediglich Lärmschutzfenster der Schallschutzklasse 3 (bis 39 dB) einbauen lassen, so dass ein ungestörter Schlaf nicht möglich ist. Des Weiteren werden (wahrscheinlich durch unzureichenden Straßenunterbau) die Erschütterungen bei LKW- und Busverkehr im Haus wahrgenommen.</p> <p>Zur Veränderung der Situation schlagen wir folgendes vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verlegen des die Höchstgeschwindigkeit wegen des Lärmschutzes auf 30 km/h begrenzenden Verkehrsschildes (mit Zusatzschild „Lärmschutz“) vor die landwärtige Bushaltestelle „Altnaußlitz“. 2. In der Kölner Straße Austausch des Kleinpflasters gegen Asphalt. 3. Aus Flurstückskarten, welche die Kölner Straße tangieren, ist ersichtlich, dass offenbar von früheren Stadtplanern eine Fortführung der Kölner Straße direkt zur Mohorner Straße vorgesehen war. Diese Fortführung würde zwar Eingriffe in einen Garagenkomplex und eine Kleingartenanlage bedeuten, jedoch die Anwohner der nördlichen Kölner-/Wiesbadener Straße von dem Teil des Verkehrs entlasten, welcher derzeit über die Wiesbadener Straße und Dölschener Straße Richtung Innenstadt fließt. <p>Die positiven Auswirkungen auf die Anwohner sind unseres Erachtens von höherer Wertigkeit als etwaige Einschränkungen der Nutzer von Garagen und Kleingärten (da diese nur zeitlich befristet dort anwesend sind).</p> | <p>Zur Prüfung der Tempo-30-Beschilderung wird der erste Vorschlag an das Straßen- und Tiefbauamt weitergeleitet.</p> <p>Für den Ausbau des westlichen Abschnittes der Straße Altnaußlitz und der Kölner Straße einschließlich des Knotenpunktes Wiesbadener Straße wird gegenwärtig eine Vorplanung ausgeführt, die durchgehend eine asphaltierte Straßenoberfläche vorsieht. Eine Verknüpfung der Kölner Straße mit der Mohorner Straße oder der Frankenberger Straße (wie vor Jahrzehnten ausgeflirt) sieht der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus nicht vor und ist auch wegen der damit verbundenen Verlärming von Wohngebieten in Löbtau nicht wünschenswert.</p> |
| 14 | #09 | <p>Seit mehr als fünf Jahren bewohne ich mit meiner Familie ein Hinterhaus an der Altenberger Straße zwischen Wittenberger Straße und Augsburger Straße.</p> <p>Ich kann nicht nachvollziehen, wie im einzelnen die Daten für die Lärmkarte erhoben wurden. Was ich erkennen kann, ist, dass der genannte Bereich sich nicht wesentlich von anderen Teilen der nördlichen Altenberger Straße unterscheidet. Meine Wahrnehmung als Anwohner ist jedoch, dass sich hier mehrere negative Einflussfaktoren unglücklich treffen. Die Aussage Ihres Amtes, dass die</p> | <p><i>Die Vorschläge werden im Masterplan nicht berücksichtigt, aber teilweise zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i></p> <p>Der Teil der Altenberger Straße nördlich der Schandauer Straße liegt im Geltungsbereich des Lärmminderungsplanes für Striesen-Ost und angrenzende</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|---|
| | | <p>Altenberger Straße mit täglich ca. 14 700 Fahrzeugen befahren wird, ist sicher zutreffend. Dass es im Berufsverkehr zweimal täglich zum Aufstauen des Verkehrs zwischen Schandauer Straße und Niederwaldplatz kommt, kann jeder beobachten. Eine regelmäßige effektive Geschwindigkeitskontrolle findet nicht statt.</p> <p>Aufgrund ihres "guten" Ausbauzustandes wird gerade dann, wenn die Belegungszahlen geringer sind, regelmäßig mit zum Teil deutlich überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Wer die erlaubten 50 km/h fährt, wird ausgehupt und z.T. verkehrsgefährdend überholt, auch an den Stellen, wo für einen Fußgänger mit Handicap ein abgesenkter Bord zur Querung einlädt (zum Beispiel südlich der Einmündung Augsburger Straße bzw. nördlich Einmündung Wittenberger Straße). An diesen Stellen muss meiner Meinung, vergleichbar wie auf der Bergmannstraße, eine Verkehrsinsel gebaut werden!</p> <p>Unmittelbar vor dem Nachtschwärmerlokal "Astloch" befindet sich eine Kurve in der Altenberger Straße. In unmittelbarer Nähe befinden sich zwei hoch frequentierte Nebenstraßeneinmündungen aus den "Wohngebieten". Es ist zu beobachten, dass insbesondere der von der Schandauer Straße kommende Straßenverkehr an dieser Stelle kurz abbremst, um bevorzugt unter Benutzung des angebotenen Radweges unmittelbar danach wieder deutlich zu beschleunigen. Auf den ersten verunglückten Radfahrer müssen wir sicher nicht mehr lange warten. Wenn dann noch der unmittelbar an dieser Stelle hochfrequentierte Spätshop betrachtet wird, mit Kreuz und Querparken auf Gehwegen im Grünbereich und einhergehendem Türenschlagen sowie zügigen An- und Abfahren, sehe ich keine angemessene Wiedergabe in Ihrer Offenlage. Sicher lässt sich Lärm von alkoholisiert grölenden und randalierenden Mitbürgern auch schwer messen. Das ändert nichts daran, dass es negativer Lärm ist.</p> <p>Aus diesen Gründen bin ich überrascht und enttäuscht, dass der Masterplan Lärminderung keine Perspektive auf Verbesserung gibt. Die Altenberger Straße ist in Ihrem Masterplan als von Lärm betroffen verbal nicht erwähnt.</p> <p>Diese Darstellung führt einige Probleme auf, die nicht nur Ihr Amt betreffen. Allerdings wäre ein Teil dieser Probleme durch einfache Maßnahmen, wie beispielsweise Geschwindigkeitskontrollen, Kontrollgänge von Verkehrspolizisten mit Anzeigen gegen die Falschparker (die viel Lärm verursachen) usw. beeinflussbar. Auch eine dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 (Wohngebiet!) mit Durchsetzung (Blitzer od. evtl. durch langgezogene Bodenschwellen, -täler die keinen zusätzlichen Lärm erzeugen jedoch das Beschleunigen verhindern) wäre eine geeignete Maßnahme. Immerhin ist auch die Altenberger Straße Wohngebiet für sehr viele Menschen!</p> | <p>Gebiete von Blasewitz. Die Maßnahme M13, die den grundhaften Ausbau der Altenberger Straße vorsieht, wurde im Jahr 2012 umgesetzt. Durch den Belagwechsel von Pflaster in Asphalt wurde eine deutliche Lärminderung erreicht. Gleichzeitig erfolgte eine Teilumgestaltung des Platzbereiches Altenberger Straße/Wittenberger Straße/Traubestraße (Maßnahme M18). Mit der Umgestaltung soll die Geschwindigkeit den örtlichen Verhältnissen stärker angepasst (harmonisiert), die Aufenthaltsqualität verbessert und ein Beitrag zur Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten geleistet werden. Die realisierte Variante ist das Ergebnis der Abwägung der verschiedenen Ansprüche, die über die aufgezählten hinausgehen (z. B. jene des Linienbusverkehrs), und ist aus der Sicht der Lärminderung als nicht optimal anzusehen. Die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen (Mittelinsel und geschwindigkeitsdämpfende Einbauten in die Fahrbahn) sind aus unterschiedlichen Gründen nicht realisierbar bzw. stehen im Widerspruch zu den genannten Ansprüchen.</p> <p>Hinsichtlich der angesprochenen Verkehrscontrollen wird das Ordnungsamt angeschrieben.</p> |
| 15 | #10 | Ich bitte darum das Kleinspielfeld des Gymnasiums „Dreikönigsschule“ in die teilgebietsbezogenen Lärmaktionspläne für die Äußere Neustadt aufzunehmen und Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren. | <p><i>Die Hinweise werden zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i></p> <p>Der Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt ist</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|---|
| | | <p>Begründung: Die Auflagen zum Immissionsschutz in der Baugenehmigung vom 12.09.2012, Aktenzeichen: 63/1/BG/01361/12, wurden und werden in wesentlichen Punkten nicht umgesetzt.</p> <p>In den Auflagen zum Immissionsschutz werden unter Punkt 3 genannt:</p> <p><i>3 Auflagen</i></p> <p><i>3.1 Immissionsschutz</i></p> <p>...</p> <p><i>8. Das Kleinspielfeld darf nur zur Durchführung des Schulsportes innerhalb des Zeitraumes 8 Uhr bis 17 Uhr genutzt werden, nicht zur Pausengestaltung oder zur Ausübung des Vereinssportes. Die Geräuschringerungsmaßnahmen am Kleinspielfeld, wie beispielsweise Einsatz von Ballfangnetzen statt Gitterzäunen, Ausstattung der Tore mit Netzen, schalldämmender Belag, sind zu realisieren.</i> (Anlage 1)</p> <p>Durch die Schule wird das Kleinspielfeld fast ausschließlich zur Pausengestaltung und so gut wie nie für den Schulsport genutzt.</p> <p>Das Kleinspielfeld ist nicht abschließbar. Die Grundstückseinfriedungen der Schule sind sehr niedrig. Deshalb wird das Kleinspielfeld fast täglich öffentlich als Bolzplatz bis in die Nachtstunden nach 23:00 Uhr, und besonders intensiv an den Wochenenden und Feiertagen genutzt.</p> <p>Der Einsatz von Ballfangnetzen statt Ballfangzäunen wurde nicht realisiert. Auf dem engen Spielfeld werden die Bälle besonders kraftvoll gegen die Gitter getreten. Dadurch geraten die dünnen Pfosten und Gitter in Schwingung und scheppern wie ein Bauzaun. Zu den Nachbargrundstücken gibt es keine Abstandsfläche. Der Ball gelangt deshalb häufig auf mein Grundstück, welches dann überklettert wird.</p> <p>Ballfangzäune eignen sich im Gegensatz zu Ballfangnetzen auch besonders gut zum Klettern. Deshalb geht von den Ballfangzäunen zusätzlich eine Unfallgefahr aus. (Foto in der Anlage 2)</p> <p>Südlich und westlich ist das Kleinspielfeld am Spielfeldrand durch Betonmauern begrenzt, welche den Schall, zuzüglich der Interferenzen, direkt ins Wohngebiet reflektieren.</p> <p>Ich wende mich heute an Sie, weil Schreiben an das Bauaufsichtsamt, das Umweltamt, das Schulverwaltungsamt, und Gespräche mit der Schulleitung gemeinsam mit dem Ordnungsamt an der Situation seit Fertigstellung 2015 leider nichts geändert haben.</p> | bereits aufgestellt und beschlossen. Die Auflagen zum Immissionsschutz werden durch die Immissionsschutzbehörde im Umweltamt überprüft. |
| 16 | #11 | <p>Betrifft „Lärmaktionsplan – Dresdner dürfen mitwirken!?!? Das habe ich schon vor dem Umbau der Haltestelle Tharandter Straße versucht – leider ohne Erfolg!</p> <p>Ich wohne Wernerstraße 24, direkt an der Kreuzung auf die von 4 Seiten der Verkehr rollt. Rollt – und das ununterbrochen, PKW, große Lastwagen mit Anhänger, Busse und mit Sirene fahrende Kranken- und Polizeiwagen (Sirene – weil sie sonst nicht durchkommen). An den Ampeln lange Schlangen, keiner macht den Motor aus! Es ist unmöglich ein Fenster aufzumachen oder gar den Balkon zu nutzen! Auch bei geschlossenem Fenster hört man das ununterbrochene Brummen.</p> | <p><i>Die Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Für das Verkehrsbauprojekt Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße wurde der Plan festgestellt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich auch mit den Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz infolge von Verkehrsverlagerungen auseinandergesetzt und auch die Belange der Anwohner/-innen der</p> <p>...</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|--|
| | | Lärm und Abgase, die die Stadt an dieser schmalen Straße den Anwohnern zumutet, das grenzt schon fast an Körperverletzung, auf jeden Fall an starke gesundheitliche Belastung. Ich muß Sie hiermit fragen, ob Sie eine Alternative nach dem Umbau der Haltestelle haben – oder für die Anwohner der Wernerstraße der Alptraum bestehen bleiben soll? | Wernerstraße geprüft. Für das Gebäude der Wernerstraße 24 wurde eine Erhöhung des Beurteilungspiegels von 3 Dezibel prognostiziert. Da Pegelwerte von 70/60 Dezibel tags/nachts nicht erreicht oder überschritten werden, bei denen verfassungsrechtliche Schutzansprüche greifen, wurden keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt. |
| 17 | #12 | <p>Wir möchten hiermit auf drei, offenbar weitgehend unerkannte, bzw. bisher viel zu sehr von der Stadtverwaltung zum Nachteil der Bürger tolerierte Lärmbelästigungen hinweisen:</p> <p>1) Z.T. Extremer Lärm bei der Belieferung von Supermärkten!</p> <p>Wir verbinden mit dieser Eingabe die Hoffnung, dass nun endlich dauerhaft wirksame und absolut verbindliche Regelungen zum Lärmschutz der Anwohner im Umfeld der Zufahrten sowie der Ladenzone des hiesigen [Donathstraße] Lidl-Marktes (und gewiß auch anderer Supermärkte an anderen Standorten der Stadt) und weiterer, hier ansässiger Firmen getroffen werden.</p> <p>Es sei erwähnt, dass in der Vergangenheit bereits mehrfach Bitten und Forderungen seitens der Anwohner sowohl an die Leitung des örtlichen Lidlmarktes als auch an die sächsische Lidl-Verwaltung, wie auch an die zuständige Grundstücksverwaltung in Erfurt herangetragen worden sind.</p> <p>Leider gab es nur halbherzige und kurzzeitige, weil rasch wieder abgebrochene Versuche besonders zur Vermeidung des beachtlichen Nachtlärmes (22-6 Uhr)!</p> <p>Aktuell gibt es hier offenbar Narrenfreiheit für die Speditionsfirmen!</p> <p>Sehr lautstarke Be- und Entladeaktivitäten praktisch zu jeder denkbaren Zeit, inclusive intensivem Rangierverkehr im Bereich der Lidl-Einfahrt von der Donathstr., sowie starker Belästigungen durch (immer sehr störende) überlaute Kühlanlagen einiger LKW (da sollten endlich Messungen erfolgen und den Speditionen klare Vorgaben auferlegt werden, evtl. auch Bauartenvergleich, Baujahr u. ä.) und massiver Lärmemission bei der nächtlichen Weiterfahrt empfinden die Anwohner als rücksichtslos, extrem störend und verachtend.</p> <p>Daher erbitten wir aus o.g. Anlass von den städtischen zuständigen Ämtern/Bereichen/ Fachspezialisten die Erarbeitung verbindlicher Regeln/Vorschriften zum Schutz der Nachbarschaft, einschließlich aller Maßnahmen zur wirkungsvollen Durchsetzung.</p> | <p><i>Der Hinweis wird zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i></p> <p>Die Immissionsschutzbehörde im Umweltamt wird die baurechtlichen Vorgaben recherchieren und die Situation am Standort Österreicher Straße/Donathstraße überprüfen.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| 18 | #12 | <p>2.) Extrem nervige Lärmemissionen durch Laubgebläse u. ä. Technik Soweit uns bekannt ist, werden hierzu Regeln in der jeweiligen Polizeiverordnung festgelegt. Leider lässt selbst die neueste Polizeiverordnung der Landeshauptstadt (Januar 2018) wesentlich zu viel Freiraum zur unzumutbaren Lärmbelästigung der Anwohner, auch und bes. durch Gewerbetreibende.</p> <p>Auszug (mit kritischen Ergänzungen):</p> <p>II. SCHUTZ GEGEN LÄRMBELÄSTIGUNG</p> <p>§ 3</p> <p><i>Schutz der persönlichen Ruhe</i> (Wird wesentlich zu wenig sichergestellt, ist nur eine schöne „Floskel“)</p> <p>(1) <i>Es ist untersagt, während der Ruhezeiten die Ruhe anderer mehr als unvermeidbar zu stören. Die Ruhezeiten sind montags bis donnerstags und sonntags von 22 bis 7 Uhr des nächsten Tages, freitags und sonnabends von 24 bis 8 Uhr</i> (Privater Lärm – auch durch getunte, extrem laute Kraftfahrzeuge (!!) - sollte ab 22:00 nicht zulässig sein, einzelne, angekündigte Anlässe ausgenommen) <i>des nächsten Tages und an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen von 13 bis 15 Uhr.</i> (Diese Zeitspanne sollte – außer auf Baustellen - grundsätzlich ausgespart bleiben.)</p> <p>(2) <i>Die Ruhezeiten an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen von 13 bis 15 Uhr gelten nicht für, durch Schulen, Kindertagesstätten und Vereine organisierte Veranstaltungen.</i></p> <p>(3) <i>Private Haus- und Gartenarbeiten, welche die Ruhe anderer stören, dürfen über den Abs. 1 hinaus nicht in der Zeit ab 20 Uhr durchgeführt werden.</i></p> <p>Zu den privaten Haus- und Gartenarbeiten gehören beispielsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Betrieb von Rasenmähern - das Häckseln von Gartenabfällen - der Betrieb von Bodenbearbeitungsgeräten - das Hämtern - das Sägen - das Bohren - das Holzspalten - das Ausklopfen von Teppichen <p>Anmerkung: Diese Tätigkeiten (auch bes.: die sich sehr oft wiederholenden Arbeiten mit Laubgebläsen, -saugern u. ä.) sollten grundsätzlich (d.h. für alle, auch Gewerbetreibende) auf engere Zeiträume begrenzt werden, z.B.: Ab 9 bis 13 Uhr, 15 – 20 Uhr!!</p> <p>Andere Städte haben dies schon längst so o. ähnlich festgelegt! Hier sollte Dresden nun endlich nachziehen und auch einen (überfälligen) Schritt nach vorn tun!</p> | <p><i>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt, da bereits restriktivere Regelung bestehen, als im Hinweis gefordert werden.</i></p> <p>Die in der Polizeiverordnung Sicherheit und Ordnung (PolVO) getroffenen Regelungen zum Schutz der persönlichen Ruhe sind Ergänzungen zu den Bestimmungen der 32. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) und des Sächsischen Sonn- und Feiertagsgesetzes. Die aufgeführten Geräte sind Beispiele. Eine Unterscheidung zwischen gewerblicher und privater Natur einer Lärmursache wird nur in der PolVO Sicherheit und Ordnung getroffen. Geräte und Maschinen nach dem Anhang zur 32. BImSchV dürfen an Sonn- und Feiertagen ganztagig sowie an Werktagen in der Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr nicht betrieben werden. Laubbläser dürfen grundsätzlich, ebenso wie Freischneider, Grastrimmer, Graskantenschneider und Laubsammler nur werktags in der Zeit von 9 Uhr bis 13 Uhr und von 15 Uhr bis 17 Uhr genutzt werden. Rechtsgrundlage hierfür ist § 7 der 32. BImSchV.</p> <p>Die Regelungen des öffentlichen Rechts zum Schutz der persönlichen Ruhe schließen weiterführende Reglementierungen des Privatrechts nicht aus. Beispielsweise kann eine tägliche Mittagsruhe und/oder eine frühere Nachtruhe im Haus per Hausordnung bzw. Vertrag vereinbart werden.</p> <p>Die Grenzwerte für durch Kraftfahrzeuge verursachten Lärm sind im § 49 Straßenverkehrszulassungsordnung regelt.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| 19 | #12 | <p>3.) Lärm durch Feuerwerke</p> <p>Die Öffnung der richtigen, grundsätzlichen Verbotsklausel durch das viel zu häufige Stattgeben privater Anmeldungen ist ein zeitweilig überhandnehmender Mißstand! Dass für diese unsinnige, die ges. Umwelt belastende Böllerei seit Jahren nun auch noch Firmen werben dürfen, befördert nur den privaten Mißbrauch dieser archaischen Gewaltanwendung einzelner gegenüber der übergroßen Zahl gestörter Mitbürger (sowie der Fauna!).</p> <p>Die Stadtverwaltung sollte daher bei ihrem derzeitigen Überdenken des Themas „Erweiterter Lärmschutz“ auch hier zumindest restriktivere Vorgaben bei der Genehmigung derartiger privat initiiierter "Belustigungen" verbindlich einführen!</p> | <p><i>Dem Anliegen wurde bereits entsprochen.</i></p> <p>Mit Inkrafttreten der Verwaltungsvorschrift Feuerwerke am 1. August 2018 wurden die Voraussetzungen für eine angemessene Lärminderung beim Abbrennen von Feuerwerken geschaffen. Weitere Einschränkungen von Feuerwerken sind aufgrund der bundesrechtlichen Regelungen des Sprengstoffrechts nicht möglich.</p> |
| 20 | #13 | <p>Im Hinblick auf die zunehmende Verlärmmung, insbesondere durch stetige, zumindest subjektiv so empfundene Zunahme des Verkehrsaufkommens in Dresden kommt es meines Erachtens für die Einwohnerinnen verstärkt auf Rückzugsgebiete an, die weniger bzw. nicht von Lärm durchdrungen sind. Daher spielt die Ausweisung von sog. Ruhigen Gebieten immer mehr eine größere Rolle – auch bei der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Ich möchte Sie daher bitten, die ab S. 22 ff. des Plans 2018 aus dem Masterplan 2014 übernommenen Ausführungen und insbesondere die Listen der entsprechenden Gebiete zu überprüfen und vor allem zu aktualisieren. Zum Beispiel fehlen aus meiner Sicht bestimmte Parks und Anlagen, die aber ähnlichen Charakter und Funktion haben wie diejenigen in den Listen, wie Maille-Bahn und Schlosspark Pillnitz (mindestens Kategorie 3) und Rosengarten/Staudengarten (am Neustädter Elbufer, Kategorie 4) oder Palaisgarten. Gerade wegen der im Masterplan genannten Schutzfunktion ist es wichtig, bestimmte Gebiete in Kategorie 3 und höher aufzunehmen und in der Kategorie 4 wichtige Anlagen mit Schutzfunktion zu ergänzen.</p> <p>Auch in Gebieten mit objektiv sicherlich weniger (Lärm-)Belastung, wie in Hosterwitz-Pillnitz ist es notwendig, dass der Rückzugsort Maillebahn und Schlosspark Pillnitz weiterhin als Ruheort erhalten und empfunden werden kann. Daher sollten solche Orte als Ruhige Gebiete ausgewiesen werden, warum ich Sie hiermit um die Aufnahme in die Liste mindestens unter Kategorie 3 bitte.</p> | <p><i>Die Anregung kann nicht in den Masterplan aufgenommen werden.</i></p> <p>Die Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) unterscheidet zwischen Ruhigen Gebieten im Ballungsraum und Ruhigen Gebieten auf dem Land, wobei an letztere höher Anforderungen zu stellen sind. Es soll sich um Gebiete handeln, die keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind.</p> <p>Mit dem Naturschutzgebiet Borsberghänge/Friedrichsgrund wird im Raum Pillnitz ein Gebiet ausgewiesen, was diese Anforderung zumindest in Teilen besser gerecht wird als der Schlosspark und die Maille-Bahn.</p> |
| 21 | #13 | <p>Hauptursache des Lärms in unserer Stadt ist wie überall der Verkehrslärm. Auch als Einwohner im Stadtgebiet Hosterwitz-Pillnitz/Elbhäng macht sich der Verkehr zunehmend und immer mehr bemerkbar. Dabei ist die Durchfahrtsgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet maßgeblich und entscheidend. Die Rollgeräusche sind selbst bei normalen Motorengeräuschen und bei E-Mobilen eine bedeutende Lärmquelle – natürlich abhängig von der Reifenqualität und vom Straßenbelag, wenn die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei über 35-40 km/h liegt; lt. VCD wird ab ca. 35 km/h das Rollgeräusch zur dominierenden Lärmquelle eines Pkw.</p> <p>Insofern schlage ich vor, vor allem aus Lärmschützgründen – nebenbei aber auch aus Gründen der</p> | <p><i>Die Anregung wird zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i></p> <p>Der Straßenzug Pillnitzer Landstraße-Orangeriestraße-Lohmener Straße ist ab der Dresdner Straße nicht Gegenstand des Masterplanes Lärminderung. Er liegt außerhalb des Ballungsraumes nach § 47b Nr. 2 BlmSchG und ist keine Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47b Nr. 3 BlmSchG, da er kein Verkehrs-</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| | | Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Luftqualität – die Geschwindigkeit auf der Pillnitzer Landstraße und Orangeriestraße bis zur Lohmener Straße nach der Kreuzung Otto-Schindler-Straße durchgängig auf 30 km/h zu beschränken; ausgenommen werden sollte lediglich die Strecke an der Obstplantage in Hosterwitz mit zz. zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Zurzeit sehe ich die Hauptursache der Lärmverursachung auch darin, dass die Geschwindigkeit auf der genannten Strecke ständig und stückweise mit Tempolimit 30 km/h und dann wieder mit 50 km/h begrenzt ist, wodurch bei den vielen Beschleunigungsvorgängen erhöhte Lärm- und auch Schadstoffemissionen zu verzeichnen sind. Insoweit wäre ich zur Sicherstellung eines konstant fließenden Verkehrs auch mit einer durchgängigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h einverstanden. | aufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufweist. Unabhängig von der Lärmminderungsplanung nach dem BlmSchG kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken (§ 45 Abs. 1 StVO). Die Abwägungsentscheidung ist auf der Grundlage der Lärmschutz-Richtlinie StV zu treffen. Der Hinweis wird an das Straßen- und Tiefbauamt zur Prüfung übermittelt. |
| 22 | #14 | Ich bin Anwohner der Hofmühlenstraße, im Bereich des alten Dorfkerns von Dresden-Plauen. Betroffen sind wir als Anwohner von verschiedenen Verkehrslärmquellen. An unser Grundstück grenzt die Eisenbahnstrecke 6258 DD Hbf - Freital an, die Staatsstraße „Tharandter Straße“ ist in Sichtweite, wie auch die Hauptverkehrsstraße „Altplauen“ und direkt vor unserem Haus befindet sich die gepflasterte Anliegerstraße „Hofmühlenstraße“. Für die genannte Bahnstrecke läuft derzeit ein Planfeststellungsverfahren, wobei bisher für die Häuser zwischen Bienertstraße und Altplauen kein Lärmschutz vorgesehen ist. Seit dem 1. Januar 2015 ist der sog. Schienenbonus im § 43 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes abgeschafft, wird aber weiterhin im laufenden Verfahren zugrunde gelegt. Bitte wirken Sie als Vertreter der Landeshauptstadt Dresden auf die Deutsche Bahn AG ein, damit auch für die Anwohner der Hofmühlenstraße 47 - 71 aktiver Lärmschutz in Form einer Schallschutzwand geschaffen wird. | <i>Der Bitte/Aufforderung kann nicht entsprochen werden.</i> Zu dem Ausbauvorhaben liegt seit dem 15. September 2017 ein Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vor. Der Beschluss setzt sich u. a. mit den hier vorgetragenen Anliegen auseinander, weist diese jedoch zurück. |
| 23 | #14 | Unter Punkt 3.8 „Ruhige Gebiete“ wird der Plauensche Grund als Kategorie (2) - Landschaftsraum mit ruhigen Gebieten ausgewiesen. Der Plauensche Grund ist durch die Eisenbahnstrecke 6258, die Staatsstraße S 194 Tharandter Straße und die Querung der Bundesautobahn A 17 gekennzeichnet. Von einem „weitgehend naturbelassenem ... zusammenhängendem Naturraum“ zu sprechen ist hier nicht angemessen. | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Kategorien der Ruhigen Gebiete werden einer Überarbeitung unterzogen. Wichtig ist, dass der Plauensche Grund für die Naherholung bedeutsam ist und von einer Zunahme der Geräuschbelastung geschützt werden soll. |
| 24 | #14 | Unter 5.5 „Geschwindigkeitsmonitoring an Lärmbrünnepunkten“ wird auf die „im Straßennetz real gefahrenen Geschwindigkeiten“ hingewiesen. Leider überschreiten die realen Geschwindigkeiten die zulässigen Geschwindigkeiten an vielen Straßen deutlich. Als Beispiel hierfür seien die Hofmühlenstraße (Zone 30) und Altplauen (Streckengebot 30) genannt. Die zulässigen Geschwindigkeiten werden von der Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten, leider aber auch nicht durch Ordnungsamt und Polizei kontrolliert. Insbesondere auf der Hofmühlenstraße ist durch das Natur- | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Mit Maßnahme 6 wird das Verdichten von Geschwindigkeitskontrollen insbesondere an Lärmbrünnepunkten angestrebt. Die flächendeckende und dauerhaft Kontrolle ist nicht leistbar. Dennoch ist die Anordnung von Ge- |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| | | <p>steinpflaster die Lärmbelastung erheblich.</p> <p>Die Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen hat erst dann Sinn, wenn deren Einhaltung flächendeckend und dauerhaft kontrolliert wird. Absichtserklärungen wie man müsste, man sollte helfen nicht weiter. Nur wenn im Lärmaktionsplan konkret festgeschrieben wird, welche Personalstellen (Verkehrsüberwachung) geschaffen werden, ist eine Absenkung der Lärmbelastung durch die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erreichbar.</p> | <p>schwindigkeitsbeschränkungen sinnvoll und notwendig. Mit ihr wird die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus erreicht, auch wenn zulässige Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugführern nicht eingehalten wird.</p> |
| 25 | #15 | <p>Zum Thema Lärm und die Auswirkungen auf das Wohlbefinden wurde schon viel geschrieben und erklärt. Ich wohne seit 19 Jahren in Mickten am Elbpark in einem Einfamilienhaus mitten im Grünen.</p> <p>Ich wohne gern hier und was auffällt ist der Straßenlärm von der Autobahn. Seit 2018, wohl zum Test für 3 Jahre, gibt es auf der Autobahn ein Tempolimit von 100 km/h. Dadurch ist weniger Lärm von der Autobahn zu hören, am Tag und besonders auch bei Nacht. Wir wohnen in einer verkehrsberuhigten Zone von 30 km/h auf der Wächterstr. und 20 km/h auf der Peschelstr. Zusätzlich zum Lärm addiert sich der Flugverkehr und der Lärmpegel vom Elbpark, wobei der Lärm vom Elbpark nicht zu vernachlässigen ist. Die Autobahn verläuft mitten durch die Stadt. Es war mir unverständlich wie diese Strecke mit 120/130 km/h freigegeben werden konnte, zumal auch immer wieder schwere Unfälle zu beklagen waren. Natürlich ist mir bewußt, dass es Planfeststellungsverfahren zwischen Dezember 1994 und Juli 1997 gab, die jetzt über 20 Jahre zurückliegen. In der Zwischenzeit dürfte sich vieles geändert haben.</p> <p>Überall in der Stadt gibt es verkehrsberuhigte Zonen, nur auf dem kurzen Autobahnabschnitt durch die Stadt nicht. Das ist für viele Anwohner völlig unverständlich. Natürlich soll die Stadtautobahn nicht zum Nadelöhr werden, das kann ich auch verstehen.</p> <p>Wie sieht die Realität momentan aus? Auf der Peschelstr. am Elbpark wird nicht 20 km/h, sondern gut das Doppelte gefahren. Auf der Autobahn mit 100 km/h ist für viele gut 120 angesagt. Wer langsamer fährt riskiert Auffahrunfälle und auf dem Motorrad wird das einem noch viel bewußter. Tempomessungen? Fehlanzeige!</p> <p>Was also hält das Amt ab, auf einem kurzen Autobahnabschnitt 80 km/h zu erlauben? Sind es die Zuständigkeiten, Stadt, Land oder Bund oder wohnt von den Verantwortlichen niemand an der Autobahn?</p> <p>Mein Vorschlag wären strikte Tempokontrollen auf der Autobahn und den o. g. Straßen. Überprüft werden sollte eine Ausweitung von Schallschutzwänden und eine Absenkung der Geschwindigkeit auf der Autobahn bei nasser Fahrbahn. Sicher und mit etwas gutem Willen könnte der Elbpark zur Minderung der Lärmemissionen beitragen.</p> | <p><i>Die Anregungen werden nicht in den Masterplan aufgenommen.</i></p> <p>Im Jahr 2018 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bundesautobahn aus Sicherheitsgründen auf 100 km/h festgesetzt. (Für Lkw beträgt sie weiterhin 80 km/h – vgl. § 18 Abs. 5 StVO). Eine stärkere Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr als der für die Autobahnen zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.</p> <p>Die Geschwindigkeitskontrolle auf Autobahnen ist keine kommunale Aufgabe. Sie obliegt der Autobahnpolizei.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| 26 | #16 | <p>Ich begrüße es, dass Sie Maßnahmen zur Lärmminderung in Angriff nehmen. Hinsichtlich des Lärmschutzes an der Bautzner Str. habe ich noch eine Anregung: Das Areal am Pferdetränkbrunnen https://de.wikipedia.org/wiki/Pferdetränkbrunnen#/media/File:Pferdetränkbrunnen_02.jpg ist ja wunderhübsch gestaltet worden, nur leider verhindert der Lärm der Bautzner Straße, dass man sich dort gemütlich hinsetzt. Könnte man nicht dort Richtung Bautzener Str. eine Schallschutzmauer anlegen? Mannshoch würde ja reichen. Vielleicht hat ja z.B. die Dresdner Kunstfakultät eine Idee. Zu grünen Wänden gibt es alternativ in Dresden ein Forschungsthema: https://www.helix-pflanzen.de/de/pflanzensysteme Damit wäre Umwelt- und Lärmschutz kombinierbar.</p> | <p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p>Der kleine Platz mit dem denkmalgeschützten Brunnen wurde unter Berücksichtigung von Anregungen der Neustadtbewohner/-innen gestaltet. Die vorgeschlagene Schallschutzwand müsste zwischen den Bänken und dem Fußweg platziert werden. Dies ginge zulasten der Baumreihe. Auch würden wegen der geringen Länge der Wand und der abknickenden Bautzner Straße nur eine geringe abschirmende Wirkung erreicht werden können.</p> |
| 27 | #17 | 1. halte ich an meinen Einwendungen vom 13.2.2014 zum Masterplan Lärmminderung 2014 fest. Eine Einarbeitung dieser hat nicht stattgefunden. | <p><i>Die Feststellung wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Die Planung hat sich mit den Ergebnissen der Mitwirkung auseinander gesetzt und sie insofern berücksichtigt (§ 47d Abs. 3 BlmSchG). Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen erfolgte über die Internetseite www.dresden.de/laerm.</p> |
| 28 | #17 | 2. Die Oskarstraße fehlt erneut in der Kartierung der lautesten Straßen durch Straßenbahnen und anderen ÖPNV (Seite 3, Grafik 2), obwohl durch die Planung des sogenannten Stadtbahn 2020 Programms (TA.1.4) offiziell große Datenmengen zur Lärmbelastung bis zum Prognosehorizont 2030 vorliegen. Das muß geändert, bzw. angepasst werden. | <p><i>Der Forderung kann nicht entsprochen werden.</i></p> <p>Die Lärmkartierung berücksichtigt die vorgefundene Situation. Prognosen, die im Zusammenhang mit Verkehrsbauvorhaben erstellt werden, sind nicht Gegenstand der Lärmkartierung.</p> |
| 29 | #17 | <p>3. Die Darstellung gesundheitlicher Folgen durch Lärmbelastungen (Seite 6) sind ungenügend. Einzig und in Klammern wird der Begriff „Herz-Kreislauf-Erkrankung“ genannt. Das ist für einen offiziellen Masterplandürftig. Es fehlt offensichtlich die Zusammenarbeit mit Umweltmedizinern. Wissenschaftlich erwiesene Gesundheitsfolgen bzw. Auswirkungen von Lärm sind (Auswahl; Quellen siehe Anlage):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bei Kindern: physische und psychische Störungen, Konzentrationsstörungen, Schlafstörungen; Merkfähigkeitsstörungen, Bluthochdruck, Übergewicht, Hörschäden, Hyperaktivität 2. bei Erwachsenen: Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen, Hormonstörungen, Stoffwechselstörungen, wie Blutfett erhöhungen und Blutzucker erhöhungen, Arteriosklerose, Bluthochdruck und ein erhöhtes Schlaganfallrisiko. <p>Völlig unerwähnt bleibt, daß sich diese Risiken in der Kombination von Lärm und Luftschadstoffen noch potenzieren.</p> | <p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p>Es kann nicht die Aufgabe eines Lärmaktionsplanes sein, den Stand der Lärmwirkungsforschung darzulegen. Der aus dem Masterplan zitierte Hinweis auf die gesundheitlichen Folgen steht im Zusammenhang mit den verwendeten Schwellenwerten, und dient dazu, diese zu begründen.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| | | Die Gesundheitsfolgen von Lärm müssen im öffentlichen Masterplan zur Lärminderung nachvollziehbar beschrieben sein, da die körperliche und geistige Unversehrtheit (Gesundheit) ein Grundrecht nach Art. 2, Absatz 2 des Grundgesetzes ist. Hier besteht höchstes öffentliches Interesse. Ein nachweisbare Zusammenarbeit mit Umweltmedizinern wird gefordert. | |
| 30 | | <p>4. Es fehlt die Katalogisierung, sowie ein Handlungsmanagement, inklusive Bewertung derjenigen Straßen, bei denen seit der Gültigkeit des Masterplanes Lärminderung der LH Dresden, sowie der Umgebungslärmrichtlinie, trotz grundhaften Ausbaus Lärmgrenzen, die Gesundheitsschäden auslösen und Gebietslärmgrenzen überschritten bleiben. Als exemplarisches Beispiel ist hier die Oskarstraße in Strehlen zu nennen. Diese Straße, durch ein reines Wohngebiet führend, wird im Rahmen des sogenannten Stadtbahn 2020 Programms zur kombinierten Schwerlastverkehrstrasse (>3,5 Tonnen) für hauptsächlich Busse und Straßenbahnen des ÖV ausgebaut. Ab 2019 wird diese hochfrequent und in beiden Richtungen, trotz Rückstufung zur Nebenstraße (Sammelstraße) hauptsächlich durch Schwerlastverkehr (4 Buslinien, 2 Bahnlinien) als Betriebsstraße der DVB AG und nur gering durch Anliegerverkehr genutzt. Die energetische Summe (siehe Anlage) zeigt, daß die grenzwertüberschreitende Verlärzung der Oskarstraße, Höhe Oskarstraße 4 hauptsächlich durch diesen Schwerlastverkehr der DVB AG ausgelöst werden wird.</p> <p>Nicht vermittelbar und dem Grundrecht (Art. 2.2) widersprechend ist, daß aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmreduktion an der Quelle, z. B. Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30) NICHT geplant und durchgeführt werden, obwohl passive Lärmschutzmaßnahmen allein nicht ausreichend sind. Gleichzeitig kündigt die DVB an zukünftig noch längere und breitere Straßenbahnen durch die Oskarstraße zu schicken. Egal, wie die Lärmbelastung berechnet wird, ob mit oder ohne Schienenbonus oder unter verschiedenen Verkehrsbelegungsszenarien zu verschiedenen Prognosehorizonten (bis 2030), sind am Haus Oskarstraße 4 selbst die Lärmsanierungsgrenzwerte (Anlage 2, Seite 2 des Masterplanes) überschritten, vor allem nachts (siehe Anlage Lärmberechnung unter versch. Szenarien mit den offiziellen Verkehrsbelegungen oder auch Lärmgutachten Planfeststellungsverfahren Oskarstraße TA 1.4 SB 2020). Die schon seit Ende 2009 bestehende Handlungsschuld der LH Dresden zur Verlärzung der Oskarstraße (Neuorganisation Busliniennetz Dresden mit Legung von 4 hochfrequenten Buslinien durch die Oskarstraße V3118 SR 83-09) wird ohne Aussicht auf Änderung in den nächsten 60 Jahren (Aussage DVB AG) bestehen bleiben.</p> <p>Die Forderung nach schnellen und kostengünstigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen – z.B. Einrichtung einer Tempo 30 Zone (Effekte siehe Anlage 1 Masterplan Lärminderung) – wird mit Nachdruck gestellt. Außerdem ist hier die abschlägige Begründung eines „Wettbewerbsnachteils“ des ÖPNV gegenüber dem MIV bei Tempo 30 unglaublich, absurd sowie den Anwohnern nicht vermittelbar. Der Zeitverlust auf der ca. 500 m langen Oskarstraße beträgt wenige Sekunden im einstelligen Bereich! Genauso unhaltbar und ebenso nicht evidenzbasiert ist eine Bemühung des „öffentlichen Bereichs“.</p> | <p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p>Abgesehen davon, dass Tabelle 2.2 derartige Straßen auflistet, soweit sie in der Vergangenheit als „lautes Straßen“ geführt wurden, bliebe die geforderte Katalogisierung ohne Folgen. Beim Neubau und der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Bei unvermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen kommt eine Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage in Betracht. Es gibt also zahlreiche Straßen, bei denen nach dem Ausbau die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, die Gebäude aber z. B. durch Schallschutzfenster ertüchtigt wurden. Häufig geht dem, wie bei der Oskarstraße, eine Planfeststellung voraus. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Zu den öffentlichen Belangen gehört auch der Lärmschutz. Ein solches Vorhaben kann dann in der Regel auf absehbare Zeit nicht Gegenstand einer Lärminderungsplanung sein.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|---|
| | | chen Interesses“ als übliches Totschlagargument der Aktiengesellschaft DVB. Ebenfalls greift hier nicht das Argument der „Mobilitätssteuerung“ zum ÖPNV hin, um den MIV zu reduzieren, da Anliegerverkehr dadurch nicht beeinflusst wird. Da die Nebenstraße Oskarstraße als Verkehrstrasse durch ein Wohngebiet kein Einzelfall ist und bleiben wird, fehlt für diese Fälle eine eigene Rubrik im Masterplan, sowie das notwendige Handlungsmanagement für schnelle und zukünftige Lärminderungsmaßnahmen. | |
| 31 | #18 | Aus gegebenem Anlass bitte ich darauf zu achten, dass nicht nur ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird, da die Lärmbelästigung erst bei einer wirksamen Kontrolle gemindert wird. Vor über 10 Jahren wurde zwischen Gostritzer Str./Zschertnitzer Str. und der Südhöhe sowie Kaitz (Auffahrt auf den Autobahn-Zubringer B 170) die Durchfahrt von großen LKW's (Verkehrsverbot Zeichen 253) untersagt. Wir sind der Ansicht, dass dieses Verbot oft nicht eingehalten wird. Wo ist festgelegt, wie oft seitens der Polizei (?) die Kontrolle nachweisbar erfolgen muss? | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Eine Festlegung über die Häufigkeit von Kontrollen ist nicht bekannt. Sie kann in einem Lärmaktionsplan auch nicht getroffen werden. |
| 32 | #19 | Die Informationen betreffen den Straßenbereich Österreicher Straße zwischen Kronstädter Platz und Lockwitzbachweg. Durch die verkehrstechnischen Regelungen im Zusammenhang mit der Straßenbahn Linie 4 ist es im Laufe der Jahre dazu gekommen, dass Autos kaum eine Möglichkeit mehr haben, die Straßenbahn im Bereich Laubegast zu überholen. Dies zieht sich bis zur Straßenbahnendhaltestelle Kronstädter Platz hin. Das Ergebnis ist, dass sehr viele Autofahrer stadtauswärts ab und stadteinwärts bis zum Kronstädter Platz versuchen durch z.T. deutlich überhöhte Geschwindigkeit „Fahrverlustzeiten“ im Straßenabschnitt „Österreicher Straße zwischen Kronstädter Platz und Lockwitzbachweg (dort ist dann eine verkehrsberuhigende Maßnahme – Tempo 30)“ aufzuholen. Der dadurch deutlich höhere Lärmpegel ist auch an unserem Haus (ca. 60m von der Fahrbahnmitte Österreicher Straße) zu hören (auch durch Schallreflexion) und lässt z.B. ein offenes Fenster nachts zum Schlafen nicht mehr zu. Dieser Lärm hat sich zusätzlich verstärkt, da in den letzten Jahren die tägliche Zahl der diese Strecke nutzenden Autofahrer durch die weiteren Grundstückserschließungen in Laubegast, Kleinzschachwitz, Zscherien, Sporitz, ... bis hin nach Heidenau deutlich gestiegen ist und auch weiterhin ansteigen wird. Dies ist insbesondere in den Berufsverkehrszeiten zwischen 5.30 Uhr und 8.00 Uhr und 15.30 und 19.00 Uhr zu hören. Deshalb bitten wir zu prüfen, ob passende verkehrsberuhigende Maßnahmen im oben genannten Straßenbereich diese verstärkte Lärmbelastung reduzieren können. Zur besseren Beurteilung unserer Situation geben wir Ihnen auch gern die Erlaubnis nach vorheriger Kontaktaufnahme mit uns geeignete Lärmessungen auf unserem Grundstück (Österreicher Str. 66b) durchzuführen. | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Nach den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017 und der Auswertung der Lärmbedrotheit im Rahmen der Fortschreibung des Masterplanes wurde die Österreicher Straße zwischen Kronstädter Platz und Lockwitzbachweg nicht als zu den „lautesten Straßen“ gehörend, ermittelt, auf denen die Priorität bei der Lärminderung liegen muss. Aufgrund des Hinweises sind ein Geschwindigkeitsmonitoring und Geschwindigkeitskontrollen angezeigt, wie sie die Maßnahmen 5 bzw. 6 vorsehen. |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| 33 | #20 | <p>Mit Interesse habe ich den Masterplan zur Lärminderung gelesen. Dabei hat in keiner Weise die Lärmbelastung der Stadtteile Kemnitz und Briesnitz durch die BAB4 Berücksichtigung gefunden. Diese Autobahn wurde vor ca. 20 Jahren ausgebaut mit aus heutiger Sicht völlig unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen. Die seinerzeit durchgeführte Herstellung von Lärmschutzwänden sind dem inzwischen gestiegenen Verkehrsaufkommen, insbesondere LKW-Verkehr in keiner Weise mehr gewachsen. Auch bauseits ist kein lückenloser Schutzwand vorhanden, was den Fahrgeräuschen eine ungehinderte Ausbreitung ermöglicht.</p> <p>Dass die Lärmelastung im Dresdner Westen bekannt ist, zeigt ein Brief eines Abgeordneten vorigen Jahres an die Bürger im Dresdner Westen, in welchem mit einem zweifelhaften Ausbau der Autobahn auf 8 Spuren geworben wird, mit einer in Aussicht gestellten Verbesserung des Lärmschutzes, der sonst nicht realisiert werden kann.</p> <p>Selbst mit kurzfristigen Maßnahmen wie einer Geschwindigkeitsreduzierung auf den stadtnahen Abschnitten würde die Geräuschkulisse (und Unfallgeschehen!) positiv beeinflussen. Verschiedene Städte gehen da mit gutem Beispiel voran.</p> <p>Trotz allem sollte über eine Verbesserung der Schutzmaßnahmen im Sinne der Gesundheit und Lebensqualität der dort ansässigen Menschen ein Augenmerk erfolgen.</p> | <p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p>In den Stadtteilen Kemnitz und Briesnitz liegt die Belastung, die von der Bundesautobahn verursacht wird, unter den Auslösewerten zur Lärmsanierung an Bundesfernstraße in Höhe von 67 Dezibel tags und 57 Dezibel nachts. Folglich sind hier keine weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen gegen den Baulastträger der Bundesfernstraße durchsetzbar. Im Jahr 2018 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bundesautobahn aus Sicherheitsgründen auf 100 km/h festgesetzt. (Für Lkw beträgt sie weiterhin 80 km/h – vgl. § 18 Abs. 5 StVO). Eine stärkere Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr als der für die Autobahnen zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.</p> |
| 34 | #21 | <p>Zu Punkt 3.5</p> <p>Die lautesten Straßen Kategorie 5 hier: Lockwitzer Straße</p> <p>Für die Straßen der Kategorie 5 (Tabelle 2.4) fehlen im Masterplan konkrete Ansätze und Ideen, um eine Reduzierung der gesundheitsschädlichen Lärmelastung zu bewirken. Dabei gäbe es abgesehen von einem „Lärmschutzfensterprogramm“ durchaus noch Verbesserungen, die ich Ihnen am Beispiel der Lockwitzer Straße aufzeigen möchte:</p> <p>a) Tempo 30 auf der Lockwitzer Straße zw. Mockritzer Straße und Wasaplatz.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde nicht nur die Lärmelastung senken, sondern auch die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen. An der Lockwitzer Straße liegen Geschäfte und viele Arztpraxen. Infolgedessen werden die schmalen Gehwege von zahlreichen Passanten frequentiert, darunter viele betagte Personen. Oft wird die Straße an unübersichtlichen Stellen überquert. Radfahrer müssen in Gleismitte fahren, wo sie Autofahrer behindern. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wäre daher gleich aus mehreren Gründen angezeigt.</p> <p>b) Verwendung eines schallschluckenden Fahrbahnbelages</p> <p>Im Abschnitt Kurt-Frölich-Straße - Wasaplatz wird der Belag im Rahmen des Programms Stadtbahn 2020 ab April 2019 erneuert. Hier hätte die Möglichkeit bestanden, schallschluckendes Material zu verwenden.</p> <p>Passiver Schallschutz</p> <p>In der Prognose für das Jahr 2030 werden in der Lockwitzer Straße 7 Summenpegel von 67,9 dB (A)</p> | <p><i>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Zur Forderung nach einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde bereits in einer e-Petition erhoben und von der Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Behörde hat sich in Anbetracht der Hauptstraßenfunktion und unter Berücksichtigung der Belange eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung entschieden.</p> <p>Es gibt verschiedene Pilotvorhaben für die Anwendung lärmindernder Straßenbeläge. Ihre Bauweisen sind aber noch nicht in die Regelwerke aufgenommen worden. Auch die Landeshauptstadt Dresden hat ein solches Pilotvorhaben realisiert. Nach Auffassung der Straßenbaubehörde sind derartige Beläge aus technologischen Gründen jedoch nicht in Gleisbereichen anwendbar.</p> <p>Ein kommunales Schallschutzfensterprogramm, dessen Prüfung durch den Masterplan vorgesehen</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| | | am Tag und 61,8 dB (a) nachts vorausberechnet. Das Lärmschutzfensterprogramm sollte m.E. auch dort ansetzen, wo Anwohner hohen Schallpegeln ausgesetzt sind, aber keine baulichen und organisatorischen Maßnahmen mehr zu erwarten sind. | ist (vgl. Begleitauftrag 2), ist vorrangig auf Straßen ausgerichtet, an denen keine baulichen und organisatorischen Maßnahmen mehr möglich sind. |
| 35 | #22 | <p>Wir wohnen seit Oktober in Dresden-Pillnitz auf der Dampfschiffstraße 1 - Ecke Lohmener Straße (Haus "Goldener Löwe").</p> <p>In dieser Zeit haben wir uns an sich gut eingelebt, aber es gibt auch einige nervige und nicht nachvollziehbare Dinge und Beobachtungen.</p> <p>Recht unverständlich ist die neu stationierte Bushaltestelle direkt vor dem Haus Stadt auswärts. Zum Einen ist es der enorme Abgasgestank, der bis in die Fenster und Balkone rein zieht, auch von den dahinter stehenden Fahrzeugen. Zum Anderen wird der flüssige Verkehr dadurch auch enorm behindert. Nicht nachvollziehbar auch deswegen, weil 150 Meter weiter, erst ein großer Busparkplatz inclusive Haltestellen für viel Geld entstanden ist. Ausreichend Platz und keine Behinderung des Verkehrs, sowie auch zumutbare Wege für die Fahrgäste, denken wir, sind dort gegeben.</p> | <p><i>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</i></p> <p>Die landwärtige Haltestelle Pillnitzer Platz befindet sich schon seit längerem an diesem Standort. Sie ist barrierefrei ausgebaut worden. Der Ausbau erfolgte bereits vor Beginn der Wohnnutzung im ehemaligen Gasthaus „Goldener Löwe“. Eine Verlegung ist nicht vorgesehen.</p> |
| 36 | #22 | <p>Des Weiteren gibt es nach wochenlangen Beobachtungen und Erfahrungen als Anlieger, ein weiteres Problem:</p> <p>Vor der Kurve - Einfahrt Schlosshotel - ist eine 30iger Zone die dann unmittelbar und nicht weit vom Ortsausgangsschild, wieder auf 50 kmh angehoben wird. Daraus resultiert gerade in den Abend und Nachtstunden, sowie am zeitigen frühen Morgen, wenn weniger oder gar kein Verkehr ist, teilweise eine Hochbeschleunigungs-bzw. Schnellfahrtstrecke. Hier ist regelmäßig eine signifikante Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit zu vernehmen. Enormer Lärm und aus dem Schlaf gerissen werden sind die Folgen; und da sind die Gefahren für Personen oder Tiere noch nicht erwähnt. Wir würden doch dafür plädieren, entweder die 30 kmh bis Ortsausgang beizubehalten, oder was doch sicher sinnvoller wäre und abschreckend wirken würde, eine Radarkontrolle (Blitzer) zu installieren. Bzw. gibt dieser Sachverhalt auch Anlass für konkrete Ortsbezogene Geschwindigkeitskontrollen.</p> <p>Durch die ständigen Staus auf der naheliegenden Autobahn A17 vermerken wir weiterhin, dass sich der Tagesverkehr von 5.30 Uhr bis 22.30 Uhr merklich erhöht hat. Viele nutzen den Stadtverkehr um der Autobahn auszuweichen.</p> | <p><i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i></p> <p>Das Tempo-30-Streckengebot gilt bis zum Ortsausgangsschild. Durch die an dieser Stelle angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird die außerhalb geschlossener Ortschaften gültige zulässige Höchstgeschwindigkeit von z. B. 100 km/h für Pkw aus Sicherheitsgründen stark herabgesetzt. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung kommt auch dem Lärmschutz zugute.</p> |
| 37 | #23 | Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Weinböhlaer Straße soll wegen des schlechten Straßenzustandes (u. a. Unebenheit an Schleusendeckeln) und der damit verbundenen Geräuschbelastung auf 30 km/h herabgesetzt werden. | <p><i>Die Anregung wird zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i></p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|--|
| 38 | #24 | Tempo 30 soll Regelgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet werden. | <i>Der Vorschlag ist nicht umsetzbar.</i> Die Regelgeschwindigkeit ist bundeseinheitlich geregelt (§ 3 Abs. 3 StVO). Sie kann durch Kommunen nicht geändert werden. |
| 39 | #24 | An allen Autobahnanschlussstellen sollen Parkhäuser errichtet und ein Umstieg auf den ÖPNV ermöglicht werden. | <i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i> Die Landeshauptstadt Dresden hat sich ein Park+Ride-Konzept gegeben (VEP 2025plus, Abschnitt 6.6.8 und Abbildung 14). Die Park+Ride-Plätze liegen an Übergangsstellen zum Öffentlichen Personennahverkehr. Nur an einzelnen Autobahnanschlussstellen (z. B. Dresden-Neustadt und Dresden-Gorbitz) gibt es geeignete Übergangsstellen, die sich zur Errichtung eines Park+Ride+Platzes (oder Parkhauses) eignen. Die derzeitige Nachfrage rechtfertigt nicht die Errichtung von Parkhäusern. |
| 40 | #25 | Der Lärmschutz an der Bundesautobahn A4 soll verbessert werden. Insbesondere soll der fehlende Schallschutzwand in Kaditz ergänzt werden. | <i>Der Anregung wird nicht gefolgt.</i> Die BAB A4 verfügt über Lärmschutz gemäß der für den Ausbau durchgeführten Planfeststellung. Eine Lärmschutzwand ist im Nahbereich der Straße besonders wirksam. Da es in Kaditz auf der Seite ohne Lärmschutzwand im Nahbereich schutzbedürftige Nutzungen nicht gibt, kann sie hier nicht durchgesetzt werden. |
| 41 | #26 | Der unebene („zusammengeschobene“) Asphalt auf der Saalhausener Straße i. H. Mühlheimer Straße, aber auch i. H. Pietzschstraße führt zu einer hohen Geräuschbelastung insbesondere durch leere Lkw-Fahrten von und nach Roßthal. | <i>Der Hinweis wird im Masterplan nicht berücksichtigt, aber zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i> |
| 42 | #27 | Die gestiegenen Geräuschbelastung durch den Kfz-Verkehr auf der Königsbrücker Landstraße (i. H. Alte Dresdner Straße) erfordert lärmindernde Maßnahmen (T30 oder andere geeignete Maßnahmen). | <i>Die Vorschläge werden im Masterplan nicht berücksichtigt, aber zur Prüfung an die zuständige Behörde abgegeben.</i> |
| 43 | %01 | Nach Sichtung der Planunterlagen im Internet-Portal konnte festgestellt werden, dass die Belange der Gemeinde Kreischa nicht berührt sind. | <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|--|
| 44 | %02 | <p>Gemeindeverwaltung Bannewitz: Als Nachbarkommune der Landeshauptstadt Dresden haben wir den Entwurf des Masterplanes Lärminderung – Fortschreibung 2018 zur Kenntnis genommen und geprüft.</p> <p>Wir sind überrascht, dass die B 170 im Bereich Bergstraße bis AS A 17 Südvorstadt sowie der Streckenabschnitt der A 17 zwischen den Anschlussstellen Südvorstadt und Gorbitz im Stadtgebiet Dresden kein Problem in Sachen Lärmbelastung darzustellen scheint. Die Gemeinde Bannewitz erhält regelmäßig Beschwerden von Anwohnern, dass die Autobahn und die Bundesstraße unzumutbar laut wären.</p> <p>Unabhängig davon begrüßen wir den Masterplan Lärminderung – Fortschreibung 2018 und haben keine Einwände gegen die Planinhalte.</p> | <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> |
| 45 | %03 | <p>Die Stadtverwaltung Pirna hat sich mit den Planunterlagen zur Fortschreibung des Masterplanes Lärminderung beschäftigt, einschließlich der erreichten Maßnahmen im zurückliegenden Zeitraum von 10 Jahren Lärmaktionsplanung in Dresden.</p> <p>Lärminderungsmaßnahmen sind eine Daueraufgabe und werden in Einzelschritten umgesetzt. Die Stadt Pirna begrüßt die Fortsetzung der im Masterplan Lärminderung 2014 festgeschriebenen Maßnahmen im kommenden Berichtszeitraum 2018 bis 2023.</p> <p>Darüber hinaus haben wir zur Kenntnis genommen, dass die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch weiterhin ein maßgeblicher Ansatz der Lärminderung bleibt und die Stadt Dresden mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus und dem Masterplan Green City über zwei weitere zukunftsorientierte Konzepte verfügt.</p> <p>Für die Stadt Pirna sind künftig die Ergebnisse des Pilotprojektes zum Einsatz eines besonders lärmindernden Straßenbelages (Maßnahme 3) im Hauptverkehrsstraßennetz von Interesse.</p> | <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> |
| 46 | %04 | <p>Verkehrsverbund Oberelbe GmbH: Die im Entwurf des Lärmaktionsplanes für die Landeshauptstadt Dresden aufgeführten, den öffentlichen Personennahverkehr einschließlich Schienenpersonennahverkehr betreffenden Aspekte befinden sich in Übereinstimmung mit den Zielen und Inhalten des derzeit geltenden Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Oberelbe sowie der aktuell im Endabstimmungsprozess befindlichen Fortschreibung.</p> | <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> |
| 47 | %05 | Seitens der Stadtverwaltung Freital gibt es zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2018 der Landeshauptstadt Dresden keine Bedenken. | <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> |
| 48 | %06 | Seitens der Stadtverwaltung Wilsdruff gibt es zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes der Landeshauptstadt Dresden keine Bedenken und Hinweise. | <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| 49 | %07 | <p>Handwerkskammer Dresden: Auch wenn auftretender Gewerbelärm im Wirtschaftsbereich Handwerk im Rahmen der Lärmkartierung nicht als planungsrelevant gesehen wird, möchten wir im Folgenden dennoch kurz Stellung zur Fortschreibung des Masterplans nehmen.</p> <p>Aus Sicht der Handwerkskammer Dresden bestehen keine Einwände bezüglich der dargestellten Fortschreibung des aktuellen Masterplanes Lärminderung auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 mit den genannten Handlungsschwerpunkten im Bereich Verkehrslärm.</p> <p>Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass besonders darauf geachtet werden sollte, alle geplanten baulichen und verkehrsbezogenen Lärmschutzmaßnahmen in sorgfältiger Abstimmung vorzunehmen, um die Verkehrsbehinderungen für alle Verkehrsteilnehmer möglichst gering zu halten.</p> | <p><i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Dem Anliegen, Verkehrsbehinderungen bei der Umsetzung von Maßnahmen möglichst gering zu halten, ist die sogenannte Sperrkommission im Straßen- und Tiefbauamt verpflichtet.</i></p> |
| 50 | %08 | <p>Die Gemeinde Arnsdorf stimmt dem Entwurf des Masterplanes Lärminderung – Fortschreibung 2018 der Landeshauptstadt Dresden zu. Es werden keine Einwände oder Bedenken erhoben.</p> | <p><i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| 51 | %09 | <p>Industrie- und Handelskammer Dresden: Lärmreduzierung ist ein wesentlicher Ansatz zum Schutz der Gesundheit und Verbesserung der Lebensqualität. Im vorliegenden Entwurf geht es vorrangig um Maßnahmen gegen Verkehrslärm in Dresden. Die Industrie- und Handelskammer Dresden unterstützt ausdrücklich den politischen Willen, Maßnahmen zur Lärminderung umzusetzen – sofern dabei die wirtschaftlichen Belange ausreichend berücksichtigt werden.</p> <p>Aus Sicht der regionalen Wirtschaft bildet der vorliegende Entwurf der Fortschreibung des Masterplans eine gute Grundlage für die Lärminderung in Dresden, denn er setzt vorrangig auf bauliche Maßnahmen, wie Straßensanierungen, lärmindernde Straßenbeläge oder schallschützende Einrichtungen am Gleis. Die Wirtschaft bestärkt die Landeshauptstadt Dresden darin, den Masterplan Lärminderung als aktiven Treiber für umfangreiche Sanierungen von Straßen und Brücken zu nutzen.</p> <p>Für den Wirtschaftsverkehr ist eine leistungsfähige Infrastruktur Grundlage, um den Verkehr zuverlässig zu erhalten und zukunftsfähig auszubauen. Wirtschaftlicher Erfolg bedingt jedoch in den meisten Fällen auch ein Wachstum der Verkehrsleistung. In diesem Spannungsfeld zwischen ambitioniertem Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie der Sicherung von Beschäftigung und Wohlstand können Zielkonflikte auftreten, wie anhand der Bundesstraße 6 in der Ortschaft Cossebaude (Dresdner/Meißner Straße) beispielhaft beschrieben.</p> <p>Diese Zielkonflikte können nur durch integrative Ansätze unter Einbindung der regionalen Wirtschaft aufgelöst werden. Die frühzeitige Beteiligung betroffener Unternehmen und Branchen an der Entwicklung geeigneter Lösungswege hat gemeinsame und somit tragbare Konsense zur Folge.</p> <p>Im Gliederungspunkt 7.3 wird etwa der lärmindernde Effekt durch den Einsatz von Reifen mit geringeren Geräuschemissionen beschrieben. In diesem Kontext wird auch darauf hingewiesen,</p> | <p><i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i></p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| | | dass Kommunen keinen direkten Einfluss auf die Verwendung solcher Reifen nehmen können. Denkbar sind jedoch Image- und Aufklärungskampagnen oder koordinierte Kampagnen mit dem Kfz-Gewerbe. Die Industrie- und Handelskammer Dresden begrüßt derartige Ansätze und beteiligt sich gerne an deren Konzeption und Umsetzung. Die Wirtschaft unterstützt den Ausbau für ÖPNV und Radverkehr mit dem Ziel, den privaten motorisierten Straßenverkehr zu verringern und die Abstände zwischen Geräuschemittenten und Wohnbebauung zu vergrößern, sofern dies nicht zu Lasten des wirtschaftlichen Verkehrs erfolgt. | |
| 52 | %09 | Auch begrüßen wir Maßnahmen zur Reduktionen der Verkehrsbelastung. (Lkw-)Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h dürfen jedoch nur dort erfolgen, wo es für die Verkehrssicherheit unumgänglich ist. Der Wirtschaftsverkehr benötigt ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Tempo-50-Netz. | <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> Der Schutz der Gesundheit (körperliche Unversehrtheit) ist ein Grundrecht (Art. 2 GG). Ihm müssen sich ggf. die Belange des Wirtschaftsverkehrs unterordnen. Deshalb ist es den Straßenverkehrsbehörden erlaubt, die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm zu beschränken (§ 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO). |
| 53 | %10 | Die vorgelegte Fortschreibung des Masterplans Lärminderung 2018 wurde durch die Polizeidirektion Dresden geprüft. Im Ergebnis liegen keine grundsätzlichen Einwände vor. Jedoch bitten wir zu beachten, dass für die Lärminderung durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen rechtliche Vorgaben zu beachten sind. Leider fehlt in den uns vorliegenden Fassungen aus der Internetveröffentlichung ein Verzeichnis der Randnummern, so dass rechtliche Bezüge nicht oder nicht ausreichend nachvollzogen werden können. Diese sollten nachgereicht werden. | <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i> |
| 54 | %11 | Ortschaft Gompitz: In den Ausführungen des „Entwurfs Masterplan Lärm 2018“, Abschnitt 3.6.2 (Bundesautobahn 4 in den Ortschaften Gompitz und Mobschatz) wird darauf verwiesen, dass aufgrund der bereits vor 20 Jahren erfolgten Schallschutzmaßnahmen die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes nicht erforderlich ist. Insbesondere im Ortsteil Unkersdorf der Ortschaft Gompitz ist die Lärmbeeinträchtigung besonders kritisch geworden. Die gegenwärtige Situation ist hier gekennzeichnet durch: <ul style="list-style-type: none"> - einen sehr mangelhaften Lärmschutz durch die vor 20 Jahren errichteten Wälle - einen enorm angewachsenen Verkehr auf der BAB 4, insbesondere durch Lkw - eine zusätzlich errichtete Abbiegespur in die BAB 17 - keine Begrenzung der Geschwindigkeit für Lkw auf 80 km/h, wie seinerzeit im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt Außerdem ist durch die Errichtung eines kompletten Autobahndreieckes einschließlich der BAB 17 die Gesamtsituation mit der vor 20 Jahren nicht mehr vergleichbar. | <i>Der Forderung wird nicht gefolgt.</i> Die Bundesautobahnen verfügen über Lärmschutz gemäß der durchgeföhrten Planfeststellungen. Die Auslöseschwellen für die Lärmaktionsplanung in Dresden, die bei 65 Dezibel für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex und bei 55 Dezibel für den Nacht-Lärmindex liegen (vgl. Abschnitt 2.4, S. 6), werden durch die Immissionen des Kfz-Verkehrs auf den Bundesautobahnen 4 und 17 an keinem Wohngebäude in der Ortschaft Gompitz überschritten. Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 80 km/h auf Bundesautobahnen ist bereits gesetzlich geregelt (vgl. § 18 Abs. 5 StVO). |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| | | Die Ortschaft Gompitz fordert deshalb die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Umgebung der BAB 4 im Bereich der Ortschaft Gompitz. | |
| 55 | %12 | <p>Die Ortsgruppe Dresden des VCD (Verkehrsclub Deutschland) setzt sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik in Dresden ein. Die Verringerung und Vermeidung verkehrsbedingter Emissionen aus dem Straßenverkehr ist uns sehr wichtig. Wir begrüßen daher die Fortschreibung des Masterplan Lärminderung, da eine spürbare Lärmreduzierung vielerorts nicht stattfindet und etliche Lärmschutzmaßnahmen, wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsberuhigungen nicht umgesetzt werden.</p> <p>Wir möchten besonders die Aussage bemängeln, dass die Lärmreduzierung je nach finanzieller Grundlage fortgesetzt wird. Besser wäre es, wenn die Stadtverwaltung dem Stadtrat einen detaillierten Forderungskatalog mit Zeitplan vorlegt, auf dem die Finanzierung ausgerichtet wird.</p> | <p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Der Lärmaktionsplan stellt ein Maßnahmenkonzept dar, das Maßnahmen verschiedener Zeithorizonte vereint. Aus diesem Grund ist eine Berücksichtigung nur finanziell abgesicherter Maßnahmen nicht zielführend. Zu bedenken ist auch, dass insbesondere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen unter dem Vorbehalt einer Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde stehen.</p> |
| 56 | %12 | Insbesondere in Tempo 30 Zonen ist ein Kontroll- und Ahndungsdefizit zu beobachten. Es ist zwar schön, dass Straßen in Wohngebieten zu 95% als Tempo 30 ausgeschildert sind, jedoch wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit oft und hauptsächlich bei geringen Verkehrsmengen (z.B. nachts) verletzt. Zurzeit sind nächtliche Geschwindigkeitsüberschreitungen auch auf Hauptstraßen zu beobachten, wie auf der Königsbrücker Str. oder bzgl. Tempo 50 auch auf der Kesselsdorfer Str. | <p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Mit Maßnahme 6 des Masterplanes wird auf das Erfordernis einer Verdichtung von Geschwindigkeitskontrollen reagiert.</p> |
| 57 | %12 | Der VCD schlägt vor, grundsätzlich alle Straßen mit Kopfsteinpflaster als Tempo 30 auszuschildern (z. B. Warthaer Str.) und die Überwachung deutlich zu verstärken. Weiterhin fordert der VCD nachts zwischen 22.00 Uhr - 6.00 Uhr an Hot-Spots und sogar an Hauptverkehrsstraßen, bei denen die Lärmgrenzwerte überschritten werden, Tempo 30 anzutragen. | <p><i>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO setzt eine Einzelfallentscheidung der Straßenverkehrsbehörde voraus. Für die Warthaer Straße und andere gepflasterte Straßen ist das Programm der lautesten Straßen (Maßnahme 1.1) vorgesehen. Dieses Programm hat seinen Schwerpunkt bei baulichen Maßnahmen, schließt aber (vorläufige) straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht aus.</p> |
| 58 | %12 | Der VCD fordert eine Ausdehnung des Nachtflugverbotes auf die Zeit von 22.00 Uhr - 6.00 Uhr. Leider wird der Flugverkehr im Lärminderungsplan ausgeblendet. Wir schätzen die Anzahl an Betroffenen deutlich höher ein, als in der Grafik 3 dargestellt. Die kurzzeitige Belastung, etwa wenn Flugzeuge abdrehen, wird unterschätzt. | <p><i>Der Forderung wird nicht gefolgt.</i></p> <p>Eine Ausdehnung der bestehenden Nachtflugbeschränkung liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung. Aufgrund der aktuellen Betroffenheitslage wird sie als nicht durchsetzbar angesehen. Die Problematik der Sichtabflüge wird durch die Fluglärmkommission kritisch begleitet.</p> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|--|
| 59 | %12 | Die Ortgruppe Dresden kann nicht akzeptieren, dass die Straßenverkehrsbehörde den flüssigen Verkehr höher wertet, als den Gesundheitsschutz. Wenn trotz aller Lärmschutzmaßnahmen, wie in Langebrück oder Cossebaude, die Grenzwerte nicht eingehalten werden, müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden. Hier wird oft das Argument bemüht, dass eine Straße bei Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht mehr leistungsfähig genug ist. Diesem Argument und der entsprechenden Behörde ist sich entgegenzustellen. | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die aufgeworfene Problematik kann nur am Einzelfall geprüft werden. |
| 60 | %12 | Der VCD kann sich nicht erschließen, warum Lärmaktionspläne gemacht werden, wie für die Friedrichstadt und die darin enthaltenen Maßnahmen aber nicht umgesetzt werden. Noch dazu, wo die Friedrichstadt ein wachsender Stadtteil ist. | <i>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</i> Die Arbeit am Teilgebiets-Lärmaktionsplan Friedrichstadt wurde nach dem Vorentwurf nicht fortgeführt. Insofern fehlt es an einer Grundlage für die Umsetzung der damals vorgesehenen Maßnahmen. Der Masterplan sieht die Aufstellung eines integrierten Verkehrs- und Lärmminderungskonzeptes für die Friedrichstadt vor (Maßnahme 2.2). |
| 61 | %12 | Der Bevölkerung sollte seitens der Stadt und des Umweltamtes neben der Sensibilisierung für Lärm auch immer wieder die Reflektion zum eigenen Verhalten dargebracht werden. Warum nicht eine groß angelegte Plakatwerbung zum Lärm starten? | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Der Masterplan enthält mit Begleitauftrag 6 einen Auftrag zu begleitenden Öffentlichkeitsarbeit. |
| 62 | %12 | An der Ursache ansetzen, heißt nicht die Fahrzeuge müssen leiser werden. Jede vermiedene Fahrt mit dem Kfz reduziert Lärm wirkungsvoll und sofort. Von daher sollte die Stadt gezielt alternative Nutzungskonzepte, wie das Bike- und Carsharing fördern, sowie den ÖPNV attraktivieren. Die Verlagerung auf den Umweltverbund ist die wirkungsvollste Maßnahme gegen Lärm, da sie an der wirklichen Ursache ansetzt: der Entscheidung, dass Kfz zu benutzen. Diese Verlagerung geht nur mit Push- und Pull-Maßnahmen. So z. B. mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vom 26er Ring auf diverse Ortsteilzentren oder der Ausbau des Anwohnerparkens (Push-Maßnahmen). Gleichzeitig kann streckenweise für die Straßenbahn das Prinzip „Halt nur an Haltestellen“ eingeführt werden (Pull-Maßnahme). | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist auch ein maßgeblicher Ansatz der Lärmminderung. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus und Green City Plan verfügt Dresden über zwei aktuelle und zukunftsorientierte Konzepte, die sich diesem Thema umfassend widmen. Deshalb werden auch in der Fortschreibung des Masterplanes diese Aspekte nicht separat aufgenommen. |
| 63 | %12 | Die Bürger müssen mitgenommen werden beim Thema Lärmschutz. Eine hohe Stadtqualität hat Vorrang vor Automobilität um jeden Preis. In den Anlagen des Lärmminderungsplanes werden richtige Schlussfolgerungen gezogen, hier muss jedoch der Freistaat und der Bund seine Hausaufgaben machen. Lärm muss in der Zukunft den Verursachern in Rechnung gestellt werden, sonst ist es eine Subventionierung der Verursacher. Wir würden uns freuen, mit Ihnen in den Dialog zu treten. Bei Fragen, Hinweisen oder Kritikpunkten können Sie uns gerne unter den oben genannten Kontaktdaten erreichen. Wir freuen uns auf einen | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> |

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|---|
| | | angeregten Austausch. | |
| 64 | %13 | <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) berühren.</p> <p>Zunächst ist festzustellen, dass das Eisenbahn-Bundesamt verantwortlich für die bundesweite Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes auf Haupteisenbahnstrecken ist, § 47 e Abs.3 i. V. m. § 47 c BlmSchG. Die Zuständigkeit hingegen liegt bei den betroffenen Kommunen, auf deren Gebiet die Hauptlärmquelle liegt, vgl. § 47 e Abs.1 i. V. m. § 47 d Abs.1 BlmSchG. Mitwirkungspflichtig sind bei der kommunalen Planung die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, § 47 d Abs.2 a BlmSchG.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen wird kein Anlass für die Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes gesehen, so dass im Hinblick auf derartige zukünftige Planungen gebeten wird, von der Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes abzusehen.</p> <p>Es empfiehlt sich im Übrigen die Abstimmung mit der DB Netz AG im Rahmen derer Mitwirkungspflicht.</p> | <p><i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Landeshauptstadt Dresden ist hinsichtlich der Lärmsanierung der Strecken Leipzig - Dresden und Schöna Grenze - Dresden Hbf mit der DB Netz AG in Kontakt.</i></p> |
| 65 | %14 | <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplanes für die Landeshauptstadt Dresden wurde am 11.02.2019 durch den Technischen Ausschuss der Gemeinde Ottendorf-Okrilla beraten.</p> <p>Im Ergebnis dieser Beratung teilen wir Ihnen mit, dass die Gemeinde dem Entwurf des Lärmaktionsplanes zustimmt.</p> <p>Folgende Hinweise und Anregungen gegeben:</p> <p>Da die Stadt Dresden lt. Landesentwicklungsplan Sachsen wesentliche Grund- und Mittelzentrumsfunktionen für Ottendorf-Okrilla übernehmen soll, sieht die Gemeinde Ottendorf-Okrilla vor allem in der besseren ÖPNV-Anbindung und der Verbesserung des Radwegenetzes Potential, motorisierten Zielverkehr und damit Lärm zu vermeiden. Die Gemeinde Ottendorf-Okrilla empfiehlt zur Lärmvermeidung eine deutliche Verbesserung des ÖPNV/SPNV-Angebots für die Stadumlandgemeinden durch die Erhöhung der Taktung und der zeitlichen Ausdehnung der Angebote einschl. Wochenende sowie eine enge Abstimmung der Fahrpläne von Bussen und Bahnen der Stadtlinien mit den Linien ins Stadumland zur Reduzierung und Optimierung der Umsteigezeiten.</p> | <p><i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es laufen gegenwärtig Bemühungen zur Verbesserung des ÖPNV/SPNV-Angebots für die Stadumlandgemeinden im Verkehrsverbund Oberelbe. Im Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (Abbildung 15) ist ein Korridor einer wichtigen regionalen Radroute in Richtung Ottendorf-Okrilla enthalten.</i></p> |
| 66 | %15 | <p>Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr nimmt wie folgt Stellung:</p> <p>Punkt 3.5</p> <p>In der Tabelle 2.3 wird zur Lärbetroffenheit am Riegelplatz ausgeführt, dass beim Ausbau der BAB A 4 passiver Schallschutz umgesetzt wurde. Dies trifft so nicht zu. Vielmehr wurde beim sechsstreifigen</p> | <p><i>Es erfolgt eine Klarstellung.</i></p> |

Masterplan Lärminderung – Fortschreibung 2018

Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf vom 28. September 2018

Sachstand: 15.05.2019

Seite 29 von 30

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|---|---|
| | | gen Ausbau der BAB A 4 nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge vorrangig aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände, lärmindernde Straßenoberfläche) und ergänzender passiver Schallschutz realisiert. Es wird gebeten dies zu korrigieren. | |
| 67 | %15 | Punkte 3.6.2 und 3.6.3 In den genannten Punkten wird ausgeführt, dass für die Ortschaften Gompitz und Mobschatz an der Bundesautobahn A 4 sowie die Ortschaften Altfanken und Gompitz an der Bundesautobahn A 17 für die Umgebung der jeweiligen Autobahn auf die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verzichtet wird. Hierzu besteht seitens der sächsischen Straßenbauverwaltung Einverständnis. | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> |
| 68 | %15 | Punkt 3.6.5 Der aufgeführte Punkt ist hinsichtlich der Rechtsprechung zu aktualisieren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Bundesstraße B 6 in Cossebaude sowie die Versagung der Zustimmung durch das LASuV als höhere Straßenverkehrsbehörde waren Gegenstand der Entscheidung des Verwaltungsgerichts Dresden vom 10. Juni 2016 (Az. 6 K 2748/14). Darin wurde der Bescheid der Landeshauptstadt Dresden in der Fassung des Widerspruchsbescheides des LASuV zur erneuten Bescheidung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes an die Stadt Dresden zurückverwiesen. In der erneuten Verhandlung vor dem Sächsischen Oberverwaltungsgericht wurde das Urteil des Verwaltungsgerichts jedoch revidiert; allerdings nicht aus fachlichen Erwägungen heraus, sondern aus rein verfahrensrechtlichen Gründen (Urteil vom 31. Mai 2018, Az. 3 A 655/17). | <i>Dem Hinweis wird entsprochen.</i> Es erfolgt eine Aktualisierung des Abschnitts 3.6.5 und unter 5.7 die Aufnahme einer zusätzlichen Maßnahme mit dem Ziel der erneuten Prüfung der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der verwaltunggerichtlichen Einschätzungen. |
| 69 | %16 | Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG erhebt gegen den Masterplan Lärminderung – Fortschreibung 2018 in der Fassung vom 28.09.2018 keine grundsätzlichen Einwände. Zugleich behalten die Anmerkungen aus unserer Stellungnahme vom 01.08.2018 zu dem Entwurf mit Bearbeitungsstand 06.07.2018 weiterhin ihre Gültigkeit: Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion (Pkt. 5.1, Maßnahme 1.2) und damit zur Verlangsamung des ÖPNV wirken sich nachteilig sowohl auf die Wettbewerbsfähigkeit in der Reisezeit zum MIV als auch auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV aus und sind deshalb nicht zu präferieren. Im Interesse eines attraktiven ÖPNV sind vielmehr vorrangig alle baulichen und fahrzeugseitigen Möglichkeiten zur Lärminderung auszuschöpfen. | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> |
| 70 | %16 | Bei einer grundhaften Erneuerung von Gleisanlagen kommen grundsätzlich immer schalldämmende Gleisoberbauformen nach dem aktuellen Stand der Technik zur Anwendung. Eventuelle zusätzliche Maßnahmen wie beispielsweise der Einsatz von lärmindernden Straßenbelägen im Gleisbereich (Pkt. 5.3, Maßnahme 3) sind im Rahmen der jeweiligen Detailplanung von Aus- und Neubauvorhaben zu prüfen und festzulegen. | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> |

...

| Ifd. Nr. | Index | Inhalt der Stellungnahme | Abwägung |
|----------|-------|--|--|
| 71 | %16 | Einen weiteren Ausbau des Straßenbahnennetzes mit Rasengleis (Pkt. 5.4, Maßnahme 4) befürworten und unterstützen wir grundsätzlich, was allerdings einen besonderen Bahnkörper voraussetzt. Diese Bauform sollte daher überall dort, wo es möglich ist, auch von den zuständigen Entscheidungsträgern der Landeshauptstadt Dresden favorisiert werden. | <i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> |