



Dresden.  
Dresden

# **Landeshauptstadt Dresden**

## **Masterplan Lärminderung Fortschreibung 2024**

**Beschluss-Nr. V0205/25  
Stadtrat - Sitzung vom 19.06.2025**



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**  
Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden  
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11  
[dresden@ivas-ingenieure.de](mailto:dresden@ivas-ingenieure.de) - [www.ivas-ingenieure.de](http://www.ivas-ingenieure.de)

## Vorbemerkungen

Nach entsprechenden Aktualisierungen 2013 und 2018 liegt mit dem Masterplan Lärminderung 2024 nunmehr die dritte Fortschreibung der Erstauflage des Masterplanes aus dem Jahr 2008 gemäß dem fünfjährigen Aktualisierungszyklus der EU-Umgebungslärmrichtlinie vor. Bereits 1998 wurde der Lärmsanierungsbedarf an den Hauptverkehrsstraßen in Dresden analysiert und 2002 ein erstes „Programm der lautesten Straßen“ beschlossen, welches anschließend als Maßnahmenpaket in die Lärmaktionsplanung aufgenommen und fortgeschrieben wurde.

Auch unter Berücksichtigung der Anregungen aus der Lärmaktionsplanung konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche Straßen erfolgreich saniert und die Lärmbelastungen der Bevölkerung deutlich reduziert werden. Durch die Einbettung dieses Programms in die Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie konnte dieses Programm noch stärker im gesamtstädtischen Kontext verankert und weiter qualifiziert werden.

Auch die nunmehr vorliegende vierte Fassung des Masterplanes Lärminderung nimmt eine erneute Fortschreibung des Programms der lautesten Straßen vor. Dabei finden die im Zuge des grundhaften Ausbaus von Straßen oder Straßenbahngleisanlagen durchgeführten Maßnahmen der Lärmvorsorge eine stärkere Berücksichtigung als in den bisherigen Plänen. Die Berechnungen im Rahmen der Kartierung einerseits und die Ergebnisse der Bürgerumfrage andererseits zeigen aber deutlich, dass selbst bei Vorhandensein von Lärmvorsorgemaßnahmen als aktivem Schallschutz (Lärmschutzwände, insbesondere entlang der Autobahnen) oder passivem Schallschutz (vor allem Lärmschutzfenster an den Innerortsstraßen) seitens der Bürger erhebliche Lärmbelastungen wahrgenommen werden.

Da auch von der Eisenbahn erhebliche Lärmbelastungen für die Bevölkerung ausgehen, wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplanes des Eisenbahnbundesamtes als zuständigem Amt bei den Anlagen der Bundeseisenbahnen übernommen. Hier zeigt sich, dass ergänzend zu umfangreichen bereits durchgeführten Lärmvorsorge und Lärmsanierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren eine Reihe weiterer Streckenabschnitte mit aktivem/ passivem Lärmschutz versehen werden soll.

Nach Erarbeitung und weitgehend erfolgreicher Umsetzung mehrerer Teilgebiets-Lärmaktionspläne in den vergangenen Jahren für die lautesten Stadtgebiete wurde auf die eigenständige Fortführung dieser Aktivitäten im aktuellen Masterplan verzichtet. Um so

mehr wird es erforderlich sein, das Thema Lärminderung in zukünftig zu erarbeitende Verkehrs- und Mobilitätskonzepte noch stärker einzuflechten. Die grundsätzlichen Ziele und Strategien hierfür sind bereits mit der aktuellen Aufstellung des Dresdner Mobilitätsplans 2035+ abgesteckt, insbesondere durch die verstärkte Förderung des Umweltverbundes und die Verkehrsberuhigung in der Fläche. Der Masterplan Lärm verzichtet deshalb bewusst auf eine Wiederholung dieser Ansätze, deren Bedeutung für die Lärminderung nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Die Maßnahmen des Masterplanes setzen weitgehend die bereits in den vorhergegangenen Konzepten benannten Ansätze fort. Das Programm der lautesten Straßen beinhaltet im baulichen Teil eine Reihe von langjährigen Lärmbrennpunkten, die sich ab 2024 bereits in der Sanierung befinden (z.B. Österreicher Straße) oder nach langjähriger Vorbereitung in den kommenden fünf Jahren endlich saniert bzw. grundhaft ausgebaut werden können, z.B. die Königsbrücker Straße, Teile der Nürnberger und Hamburger Straße.

Ergänzend zu den baulichen Maßnahmen sind für Straßen, welche trotz bereits erfolgter Sanierung der Fahrbahnen noch über Überschreitungen gesundheitlicher Lärmbelastungen verfügen oder deren Sanierung/ Ausbau kurzfristig nicht abgesichert werden kann, Reduzierungen der zulässigen Geschwindigkeit als kurzfristig wirksame und kostengünstige Maßnahmen zu prüfen. Ein Förderprogramm für passiven Lärmschutz soll insbesondere privaten Eigentümern dort helfen, wo andere Mittel der Lärminderung nicht mehr möglich sind.

Ergänzt wird das Maßnahmenportfolio durch Ansätze der Geschwindigkeitsbeeinflussung mittels Dialog-Displays, den Ausbau des Netzes mit Rasengleisen als genereller Strategie sowie einem Pilotprojekt zum Einsatz von „Diffraktoren“ als innovativem Ansatz der Lärminderung.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass mit dem **Einsturz der Carolabrücke** im September 2024 eine umfassende Änderung der verkehrlichen Situation in Dresden eingetreten ist, welche Einfluss auf die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes haben kann. Nach umfassender Aufarbeitung der verkehrlichen Wirkungen ist zu prüfen, ob zusätzliche temporäre Maßnahmen zu ergreifen oder Maßnahmen ggf. auch vorübergehend auszusetzen sind. Die grundsätzliche Ausrichtung des (strategisch angelegten) Lärmaktionsplanes wird sich dadurch nicht ändern.

## **Impressum**

**Titel:** Masterplan Lärminderung, Fortschreibung 2024

**Auftraggeber:** Stadtverwaltung Dresden, Umweltamt  
Dr.-Külz-Ring 10, 01067 Dresden

**Auftragnehmer:** Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

**Bearbeiter IVAS:** Dirk Ohm  
Claudia Thielemann  
Martin Anton  
Daniela Legner

**Bearbeitungsstand:** 07.02.2025

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme

gez. Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Aufgabenstellung .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Grundlagen der Lärmkartierung 2022 .....</b>	<b>2</b>
2.1	Charakteristik und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes .....	2
2.2	Berechnungsvorschriften zur Kartierung 2022 .....	2
2.3	Umfang der Kartierung .....	3
2.4	Eingangsdaten .....	5
2.5	Berechnungsgrößen und Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung .....	6
<b>3.</b>	<b>Ergebnisse der Lärmkartierung und Ableitung Handlungsschwerpunkte .....</b>	<b>8</b>
3.1	Kartierungsergebnisse .....	8
3.2	Betroffenheiten nach Lärmquellen .....	8
3.3	Die lautesten Straßen .....	9
3.3.1	Grundlagen .....	9
3.3.2	Herangehensweise zur Identifizierung der Hotspots .....	10
3.3.3	Straßenabschnitte mit Mehrfachbelastungen .....	12
3.3.4	Straßenabschnitte mit Lärmvorsorge .....	12
3.3.5	Seit der Kartierung 2022 ausgebaute oder im Bau befindliche Straßenabschnitte .....	13
3.3.6	Straßenabschnitte mit verbindlichen Ausbauplanungen .....	13
3.3.7	Kartierte Straßen außerhalb des Ballungsraumes .....	14
3.4	Lärm an Eisenbahnstrecken .....	15
<b>4.</b>	<b>Ruhige Gebiete .....</b>	<b>17</b>
<b>5.</b>	<b>Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan .....</b>	<b>22</b>
5.1	Vorbemerkungen .....	22
5.2	Ergebnisse der Onlinebefragung 2023 zum Thema Lärm .....	22
<b>6.</b>	<b>Evaluierung Masterplan 2018 .....</b>	<b>28</b>
6.1	Erfüllungsstand der Maßnahmen aus dem LAP 2018 .....	28
6.1.1	Maßnahme 1.1 – Programm lauteste Straßen, Teil bauliche Erneuerungen .....	28
6.1.2	Maßnahme 1.2 – Programm lauteste Straßen, Teil ergänzende Lärminderungsmaßnahmen .....	28
6.1.3	Maßnahme 2.1 – Fertigstellung/ Beschlussfassung Teilgebiets (TG)-LAP Innere Neustadt .....	29
6.1.4	Maßnahme 2.2 – Pilotprojekt Entwicklung des TG-LAP Friedrichstadt zum Integrierten Verkehrs- und Lärminderungskonzept .....	29
6.1.5	Maßnahme 2.3 – Aufstellung weiterer integrierter Verkehrs- und Lärminderungskonzepte .....	29
6.1.6	Maßnahme 3 – Pilotprojekt lärmindernder Straßenbelag .....	29
6.1.7	Maßnahme 4 – Ausbau des Netzes mit Rasengleis .....	30

6.1.8	Maßnahme 5 – Geschwindigkeitsmonitoring an Lärmbrennpunkten .....	30
6.1.9	Maßnahme 6 – Verdichten von Geschwindigkeitskontrollen.....	30
6.1.10	Maßnahme 7 – B 6 in Cossebaude, straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen .....	30
6.2	Erfüllungsstand der Begleitaufträge aus dem LAP 2018.....	31
6.2.1	Begleitauftrag 1 – Weiterführung/ Ergänzung des Verkehrsmengenmonitorings .....	31
6.2.2	Begleitauftrag 2 – Prüfung kommunales Programm passiver Lärmschutz .....	31
6.2.3	Begleitauftrag 3 – Lärmkataster/ Informationen zu Lärminderungsmaßnahmen .....	31
6.2.4	Begleitauftrag 4 – Katalog Schutzmaßnahmen ruhige Gebiete .....	31
6.2.5	Begleitauftrag 5 – Arbeitskreis Lärminderung .....	32
6.2.6	Begleitauftrag 6 – Umsetzungsberichte und Öffentlichkeitsarbeit.....	32
6.3	Fazit der Evaluierung .....	32
<b>7.</b>	<b>Maßnahmen des Masterplanes Lärminderung.....</b>	<b>33</b>
7.1	Vorbemerkungen .....	33
7.2	Fortschreibung Programm der lautesten Straßen .....	33
7.2.1	Grundlagen .....	33
7.2.2	Programm der lautesten Straßen – Teil bauliche Maßnahmen.....	37
7.2.3	Programm der lautesten Straßen – Teil verkehrsorganisatorische Maßnahmen.....	37
7.3	Programm der lautesten Straßen - passiver Lärmschutz.....	38
7.4	Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes in Verkehrskonzepten .....	39
7.5	Ausbau des Netzes mit Rasengleis.....	40
7.6	Einsatz von Dialogdisplays.....	41
7.7	Pilotprojekt innovative Lärminderungsansätze .....	42
7.8	Festlegung und Schutz der Ruhigen Gebiete.....	43
<b>8.</b>	<b>Begleitende Aktivitäten der Verwaltung.....</b>	<b>44</b>

**Abbildungen** (im Anhang)

- Abbildung 1: Übersichtskarte des Untersuchungsgebietes
- Abbildung 2: Verkehrsmengen DTV
- Abbildung 3: zulässige Geschwindigkeiten auf den kartierten Straßen
- Abbildung 4: Fahrbahnoberflächen
- Abbildung 5: Übersicht „Lauteste Straßen“
- Abbildung 6: Ruhige Gebiete

**Grafiken** (im Text)

- Grafik 1: kartiertes Straßennetz Dresden 2022
- Grafik 2: kartiertes Straßenbahnnetz Dresden 2022
- Grafik 3: Lärmbetroffenheiten nach Verursacher
- Grafik 4: Fassadenpunkte mit LNIGHT > 55 dB(A) (Kfz- und Straßenbahn)
- Grafik 5: Belastungshotspots an den Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Zugbewegungen p.a.
- Grafik 6: Lärmwahrnehmung in Bezug auf die verschiedenen Verkehrsmittel
- Grafik 7: Lärmwahrnehmung der verschiedenen Verkehrsmittel nach Tageszeiten
- Grafik 8: Straßen mit den meisten Nennungen (>10)
- Grafik 9: Lärmursachen aus Sicht der Befragten
- Grafik 10: Ablaufstruktur zur Herausarbeitung der Handlungsschwerpunkte

**Anlagen**

- Anlage 1: Tabelle alle Lärmschwerpunkte
- Anlage 2: Tabelle seit Kartierung 2022 ausgebaute/ im Bau befindliche Straßen
- Anlage 3.1: Tabelle Straßen mit baulichen Lärminderungspotenzialen
- Anlage 3.2: Tabelle Straßen mit Prüfauftrag Tempo 30 dauerhaft

## 1. Aufgabenstellung

Lärm ist eines der von der Bevölkerung am deutlichsten wahrgenommenen Umweltprobleme unserer Zeit. Den stärksten Lärmbelastungen und Lärmbelästigungen ist die Bevölkerung insbesondere durch den Verkehr ausgesetzt. Straßen und Autobahnen, Eisenbahnstrecken und schienengebundene Nahverkehrsmittel und Flughäfen emittieren flächenhaft Verkehrslärm, der bei fortgesetzter Lärmbelastung in Abhängigkeit der Höhe und der Dauer des Pegels zu gesundheitlichen Risiken oder Schädigungen führt.

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. In deutsches Recht wurde diese Richtlinie im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie mit der 34. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) umgesetzt.

In Dresden wurde den gesetzlichen Anforderungen entsprochen, indem bereits 2007 eine erste Kartierung entsprechend der einschlägigen Vorgaben durchgeführt und sowohl der Ballungsraum (dicht besiedelte Stadtgebiete mit mehr als 1.000 Einwohner/ km<sup>2</sup>) als auch Straßen mit hohen Belastungen außerhalb des Ballungsraumes kartiert wurden. Auf dieser Grundlage wurde 2009 ein erster Masterplan vorgelegt und vom Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft am 16.3.2009 beschlossen.

Gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie erfolgen seitdem Kartierung und Aufstellung/Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in einem fünfjährigen Turnus. Mit Bezug auf die jeweiligen Verkehrsmengen wurden 2012, 2017 und nunmehr 2022 erneute Kartierungen vorgenommen. Die Kartierung 2022 stellt die Grundlage für die hiermit vorliegende nunmehr 3. Evaluierung und Fortschreibung des Masterplanes Lärm dar (4. Stufe der Lärmaktionsplanung).

Auch in der erneuten Fortschreibung wird der „Lärmaktionsplan“ für die Landeshauptstadt Dresden als rahmengebender Masterplan angelegt, der im Kontext zu weiteren Rahmenplänen mit starken verkehrlichen Bezügen steht. Hier sind insbesondere der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Dresden vom Januar 2019 und der Verkehrsentwicklungsplan zu benennen. Letzterer wurde im ersten Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2009 vehement eingefordert, anschließend erarbeitet und 2014 beschlossen und wird derzeit als „Dresdner Mobilitätsplan 2035+“ fortgeschrieben (siehe<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> <https://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplanung/mobilitaetsplan-2035plus.php>



## 2. Grundlagen der Lärmkartierung 2022

### 2.1 Charakteristik und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet umfasst das gesamte Gebiet der Landeshauptstadt Dresden. Gemäß den Festlegungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind auch in der 4. Stufe der Lärmkartierung Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern bzw. innerhalb dieser Städte Bereiche mit einer Einwohnerdichte  $> 1.000 \text{ EW/km}^2$  als Ballungsraum festzulegen, innerhalb dessen sämtliche verkehrlich relevanten Straßen zu kartieren sind (weitere Erläuterungen siehe auch<sup>2</sup>). Der Ballungsraum Dresden umfasst weite Teile des Stadtgebietes, jedoch ohne das Schönfelder Hochland mit seinen verschiedenen Ortschaften und die Dresdener Heide im Osten der Stadt (einschließlich Langebrück und Schönborn) und ohne die Ortschaften westlich des Ballungsraumes (Cossebaude, Mobschatz, Gompitz und Altfranken). Die Abgrenzung des Ballungsraumes und das kartierte Straßennetz sind in der Übersichtskarte in **Abbildung 1** dargestellt.

### 2.2 Berechnungsvorschriften zur Kartierung 2022

Hinzuweisen ist bereits an dieser Stelle darauf, dass sich die Berechnungsvorschriften zwischen der Kartierung 2017 und 2022 geändert haben. Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgt seit der Lärmkartierung 2022 gemäß der Berechnungsvorschrift BUB<sup>3</sup>. Berechnet werden (wie bisher) zwei maßgebliche Lärmindizes. Der Lärmpegel  $L_{DEN}$  bildet den Ganztagesmittelwert (DEN steht als Abkürzung für **Day – Evening – Night**) ab.  $L_{Night}$  beinhaltet den für den Nachtschlaf besonders sensiblen Zeitraum von 22 bis 6 Uhr. Der Frequenzfilter A dient der Anpassung an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs. Verändert haben sich insbesondere die Einteilung der Fahrzeugarten (nunmehr differenzierter), die Berücksichtigung der Art von Knotenpunkten im Straßennetz (bis 2017 nicht berücksichtigt) sowie auch die Abgrenzung der 5 dB-Pegelbereiche.

Anpassungen gab es auch bei der Ermittlung der Betroffenenanzahlen. Seit 2022 erfolgt die Berechnung der Lärmbetroffenheiten gemäß der Berechnungsmethode BEB<sup>4</sup>, welche alle Bewohner eines Gebäudes auf die 50 % lautesten Fassadenpunkte aufteilt. Somit wird dem Einwohneranteil je Fassadenpunkt die dort anliegende Lärmbelastung zugewiesen. Aufgrund der Umstellung des Verfahrens zur Betroffenenermittlung sind die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Belastetenzahlen teils deutlich höher als in den vergangenen Kartierungsrunden.

Die Änderung der Berechnungsvorschriften hat zur Folge, dass ein direkter Vergleich der Kartierungsergebnisse mit vorhergehenden Kartierungen nicht möglich ist. Die Erfahrungen aus verschiedenen Projekten zeigen aber, dass sich die Schwerpunkte der Lärmbelastungen nicht grundsätzlich verschieben.

---

<sup>2</sup> <https://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt/laerm/strassenverkehr.php>

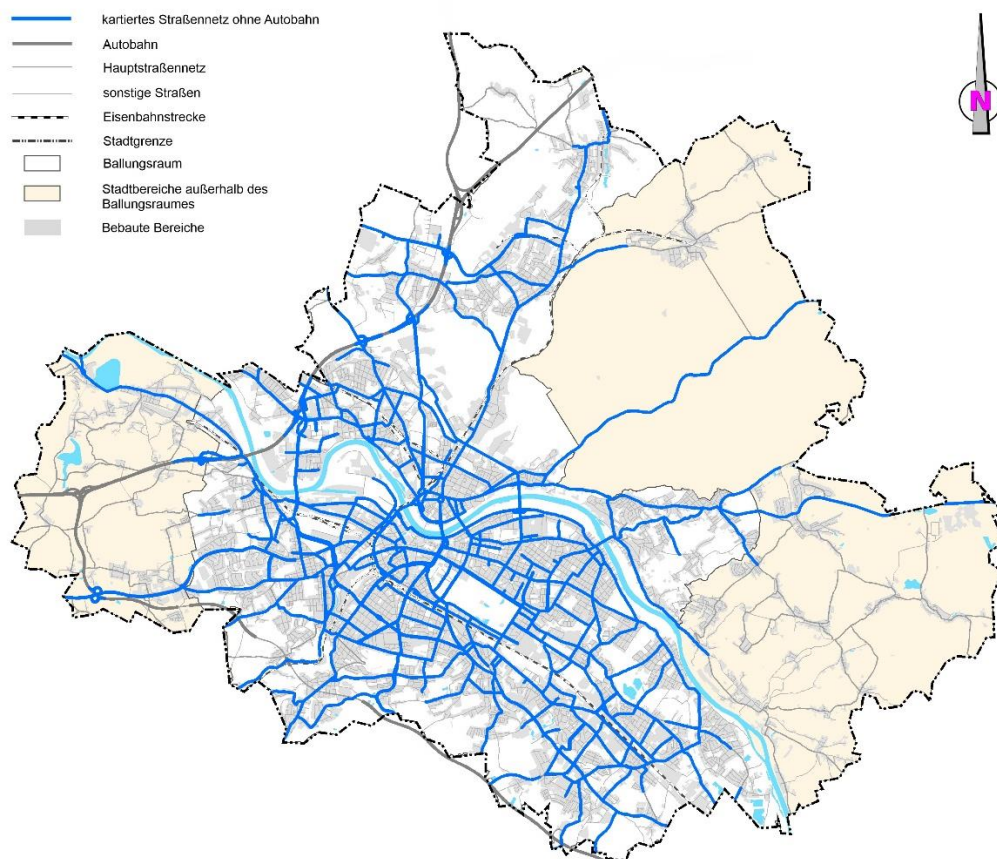
<sup>3</sup> Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen, gem. Bundesanzeiger 07.09.2021

<sup>4</sup> Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, gem. Bundesanzeiger 05.10.2021

## 2.3 Umfang der Kartierung

Innerhalb des Ballungsraumes Dresden wurden alle **Straßen** („sonstigen Hauptstraßen“) kartiert, für die Informationen zu den Verkehrsbelastungen vorlagen (empirische Daten/ Modelldaten) und welche Verkehrsmengen von durchschnittlich mindestens 3.000 Kfz/ d aufwiesen. Somit wurde auch ein großer Teil der Sammelstraßen kartiert. Außerhalb des Ballungsraumes wurden alle weiteren Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsmengen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr kartiert (entspricht im Mittel etwa 8.200 Kfz/ d). Dies betraf folgende Straßen:

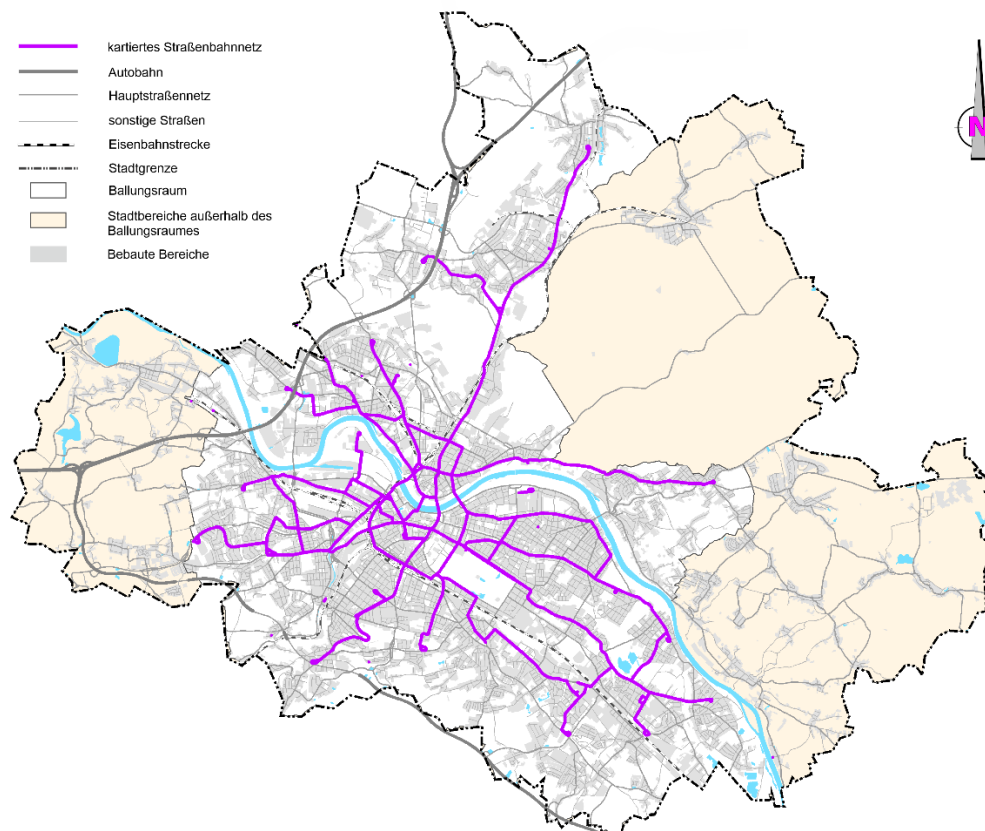
- BAB A 4 in Gompitz und Mobschatz
- BAB A 17 in Altfranken und Gompitz
- B 6 in Weißig (Bautzner Landstraße)
- B 6 in Cossebaude (Dresdner/ Meißner Straße)
- B 173 in Altfranken und Gompitz (Coventrystraße)
- S 84 Elbebrücke Niederwartha
- S 95 Radeberger Landstraße
- S 167 in Niederpoyritz (Pillnitzer Landstraße)



Grafik 1: kartiertes Straßennetz 2022 in Dresden (blau hervorgehoben)

Insgesamt wurden im Jahr 2022 über 550 km des Straßennetzes in Dresden (mit Autobahnen) kartiert. Für die Kartierung wurden auf das Bezugsjahr 2019 hochgerechnete Verkehrszahlen (Autobahnen) sowie die Verkehrsmengenkarte Dresden und ergänzende Zählungen des Straßen- und Tiefbauamtes herangezogen

Neben dem Lärm durch Straßenverkehr wurde auch der **Lärm durch Straßenbahnen** innerhalb des Ballungsraumes kartiert. Die Länge des fast vollständig kartierten Streckennetzes der Straßenbahn beträgt 134 km. Grundlage sind die Fahrplandaten des Jahres 2022. Außerhalb des Ballungsraumes liegt lediglich ein kurzer Streckenabschnitt vom Betriebshof Gorbitz bis zur Wendeschleife Pennrich.



Grafik 2: kartiertes Straßenbahnnetz 2022 in Dresden (rot hervorgehoben)

Auch der vom **Flughafen Dresden** ausgehende Lärm wurde kartiert („sonstiger Flugplatz für den zivilen Luftverkehr im Ballungsraum). Dies erfolgte in der Lärmkartierung 2022 auf den (vorpan-demischen) verkehrlichen Grunddaten aus dem Jahr 2019 (insgesamt ca. 30.000 Flugbewegungen). Die Auswirkungen des Fluglärms und die eventuelle Ableitung von Maßnahmen sind nicht Gegenstand des hier vorliegenden Aktionsplanes. Im Vergleich zum planfestgestellten Zustand ist das Flugaufkommen relativ gering. An den von Fluglärm betroffenen Wohngebäuden wurden im

Zuge der Planfeststellungsverfahren bauliche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt. Die Ergebnisse der Kartierung sind im Internet abrufbar (siehe<sup>5</sup> bzw. auch im Themenstadtplan Dresden<sup>6</sup>). Schließlich ist auch noch auf den **Lärm durch Eisenbahnen** als relevanter Lärmquelle zu verweisen. Die Ergebnisse der aktuellen Kartierung gemäß Umgebungslärmrichtlinie des Eisenbahn-Lärms lag wie bereits die vorhergehenden Kartierungen in der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes und sind auf der Internetpräsenz des Eisenbahn-Bundesamtes einsehbar<sup>7</sup>. Zu kartieren waren gemäß Vorgabe alle Haupteisenbahnstrecken mit einer Belegung von mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr. Darüber hinaus erfolgte jedoch auch eine erweiterte Kartierung von Strecken mit geringen Zugbewegungen. Diese betraf im Raum Dresden die Streckenabschnitte Cossebaude-Niederwartha, Weixdorf-Hermsdorf (-Königsbrück), und Dresden-Klotzsche – Dresden-Grenzstraße (Flughafen).

Hinzuweisen ist darauf, dass sich an vielen Gebäuden die Immissionen der verschiedenen Lärmquellen überlagern, die Lärmkartierung aber keinen Gesamtpegel ausweist. In der Auswertung der Lärmschwerpunkte/ Hotspots wird auf entsprechende Mehrfachbelastungen hingewiesen.

## 2.4 Eingangsdaten

Die Schallberechnungen erfolgen in einem dreidimensionalen Stadt- bzw. Geländemodell, in welchem die Lage der Straßen und Straßenbahnschienen ebenso enthalten ist wie die Bebauung in Lage und Höhe sowie eventuelle Schallschutzeinrichtungen (Wände, Wälle, etc.). Darüber hinaus gehen folgende verkehrlichen Grundlagen in die Schallberechnungen ein:

- Verkehrsmengen gemäß Straßenverkehrszählung für die Autobahnen bzw. den Zählungen des Straßen- und Tiefbauamtes (siehe **Abbildung 2**) in vier verschiedenen Fahrzeugklassen (leichte Kfz bis 3,5 t, mittelschwere Kfz > 3,5 t mit zwei Achsen, schwere Kfz mit mehr als zwei Achsen, Kräder), untergliedert in die Zeiträume Tag, Abend und Nacht.
- Zulässige Geschwindigkeiten mit Berücksichtigung unterschiedlicher Werte für den Tag- und Nachtzeitraum sowie ggf. gesonderter Regelungen für Lkw (siehe **Abbildung 3**)
- die Art der Fahrbahnoberfläche in der erforderlichen Differenzierung gemäß den Vorgaben der Berechnungsvorschrift (siehe **Abbildung 4**, hier aber nur Darstellung der kritischen Oberflächen)
- die Anzahl der Straßenbahnen je Tag gemäß Fahrplan 2022 sowie die hierfür zulässigen Geschwindigkeiten
- die Art der Ausbildung des Gleiskörpers (u.a. gesonderte Berücksichtigung Rasengleis)
- Zuschläge für die Art der Ausbildung der Knotenpunkte (Kreuzung mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehr)

---

<sup>5</sup> <https://luis.sachsen.de/fachbereich-laerm.html>

<sup>6</sup> <https://themenstadtplan.dresden.de/>

<sup>7</sup> [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html)

Die baulich geometrischen Daten sowie die verkehrsorganisatorischen Regelungen entsprechen dem Stand 2022.

## 2.5 Berechnungsgrößen und Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung

### **Berechnungsgrößen**

Für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung werden gemäß der BUB zwei **Lärmindizes** verwendet: Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  (Day-Evening-Night) und der Nacht-Lärmindex  $L_{NIGHT}$ . Dabei wird davon ausgegangen, dass Zusammenhänge zwischen dem Nacht-Lärmindex und lärmbedingten Schlafstörungen sowie zwischen dem Tag-Abend-Nacht-Lärmindex und den vom Lärm ausgehenden Belästigungen bestehen. Der  $L_{DEN}$  berücksichtigt die Pegel für den Tag, den Abend und die Nacht entsprechend der definierten Dauer (12, 4 bzw. 8 Stunden), unterstellt aber eine höhere Lästigkeit der Ereignisse in den Abend- und Nachtstunden als in den Tagstunden und berücksichtigt dies durch einen Zuschlag von 5 bzw. 10 dB.

Bei den Größen  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  handelt es sich um A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt. Dargestellt wird somit die durchschnittliche tägliche Belastung in einem Kalenderjahr. Die erhöhte Störwirkung von Knotenpunkten (lichtzeichen-geregelte Knotenpunkte oder Kreisverkehre) wird seit der Kartierung 2022 gemäß BUB durch entsprechende entfernungsabhängige Zuschläge berücksichtigt, was nach der bisherigen Berechnungsmethode („VBUS“) nicht der Fall war.

Die Ermittlung der **Betroffenenzahlen** erfolgt ebenfalls auf der Grundlage einer vereinheitlichten Berechnungsgrundlage, der BEB. Dabei wird die Berechnung so durchgeführt, dass die Immissionspunkte unmittelbar auf den Fassaden der Wohngebäude liegen. Die grafischen Darstellungen der Lärmindizes erfolgen im Raster von 10 x 10 m in 4 m Höhe. Die Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen wird aus der Anzahl der lärmbelasteten Bewohnerinnen und Bewohner berechnet.

### **Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung**

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung werden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten, sondern lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“<sup>8</sup> abgestellt. Eine Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Bedeutung für den menschlichen Organismus kann jedoch anhand verschiedener Quellen vorgenommen werden. So legt der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU)<sup>9</sup> der Bundesregierung Schwellenwerte bezogen auf die gesundheitlichen Auswirkungen fest, welche auch für die Bewertung der Situation im Rahmen der vorliegende Lärmaktionsplanung herangezogen werden. Demnach erhöht sich bei Dauerbelastungen **über 65 dB(A) am Tag** und **55 dB(A) in der Nacht**

---

<sup>8</sup> BImSchG, § 47d (1)

<sup>9</sup> Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr, Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005



das Risiko gesundheitlicher Folgen (insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen) signifikant. Als Belästigung werden Werte von mehr als 55 dB(A) im Tagesmittel sowie oberhalb 45 dB(A) nachts eingestuft. Die folgende Tabelle stellt die Zielpegel entsprechend dar.

Umwelthandlungsziel	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen <sup>(SRU)</sup>	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen <sup>(SRU)</sup>	55 dB(A)	45 dB(A)

Tabelle 1: Auslöseschwellen für die Lärmaktionsplanung

In Dresden werden dieser Einordnung folgend 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.

Die Beschränkung auf das kurzfristige Ziel, vorrangig die gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen abzubauen, hat zur Folge, dass in weiten Bereichen der Stadt Belästigungen und Störungen durch Verkehrslärm bestehen bleiben bzw. nicht mit prioritären Maßnahmen beseitigt werden können.

Es gibt jedoch auch Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen mit strenger definierten Auslöseschwellen, so unter anderem von der WHO und dem Umweltbundesamt. Vor dem Hintergrund der Handlungsspielräume sowie dem zeitlichen Turnus der Lärmaktionsplanung (alle fünf Jahre) ist die kurz- bzw. mittelfristige Unterschreitung geringerer Zielpegel jedoch als kaum realistisch einzuschätzen. Die Erreichung der genannten Zielstellung gemäß WHO/ Umweltbundesamt erfordert vielmehr ein Zusammenspiel zahlreicher lärmmindernder Faktoren, die sowohl ortsspezifische Einzelmaßnahmen als auch stadtweite Strategien beinhalten. So kann beispielsweise der Einsatz lärmmindernder Kfz-Reifen nur vom Gesetzgeber festgeschrieben werden, um deren flächendeckenden Effekt zu fördern. Auch weitere Maßnahmen, wie der Einsatz besonders lärmmindernder Fahrbahnbeläge über die derzeit bereits bestehenden Möglichkeiten hinaus, sind langfristiger Art und durch die Gemeinden kaum zu beeinflussen. Aus diesen Gründen werden für die kurz- bis mittelfristig angesiedelte Lärmaktionsplanung die Schwellenwerte von ganztags 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) gemäß der vorangegangenen Tabelle angesetzt, die den kurzfristigen Abbau gesundheitsrelevanter Lärmimmissionen zum Ziel haben. Langfristig ist die Vermeidung erheblicher Belästigungen anzustreben.

Eine umweltbewusste Verkehrsentwicklung ist Daueraufgabe der Stadt. Dazu gehört - auch zur Erreichung des Ziels der Minderung von Lärm, Luftschadstoffen etc. - die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dazu legt die Stadt in übergeordneten strategischen Konzepten (Mobilitätsplan 2035+) Strategien und Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung fest.

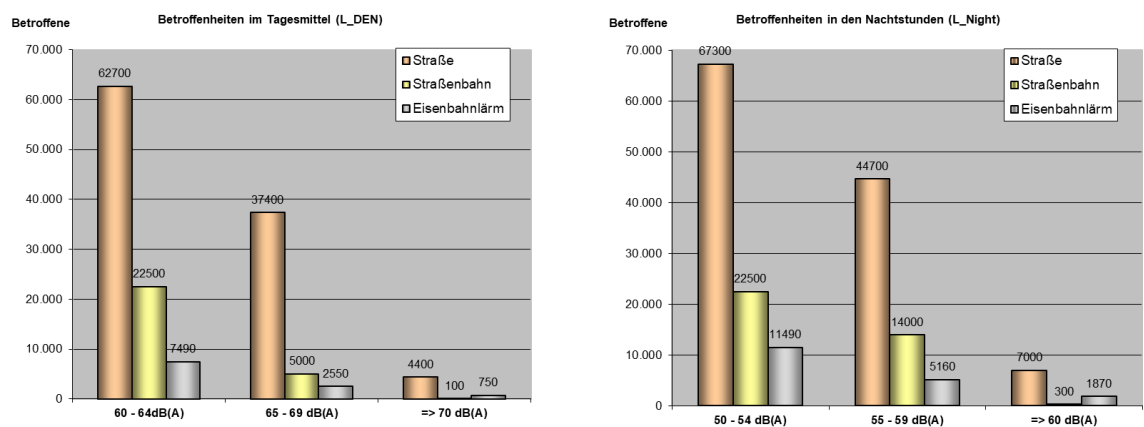
### 3. Ergebnisse der Lärmkartierung und Ableitung Handlungsschwerpunkte

#### 3.1 Kartierungsergebnisse

Hinsichtlich der Ergebnisse der Kartierung kann auf die differenzierte Ergebnisdarstellung und Erläuterung im Dresdner Themenstadtplan verwiesen werden. Hier sind die Karten für die Lärmpegel  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  für den Straßenverkehr, durch Straßenbahnen und ebenfalls für den Fluglärm enthalten. Angaben zum Lärm durch Eisenbahnen sind auf der Internetseite des Eisenbahn Bundesamtes zu finden.

#### 3.2 Betroffenheiten nach Lärmquellen

Aus der Lärmkartierung 2022 wurden die Betroffenheiten nach den einzelnen Verkehrsmitteln entnommen. Die folgende Grafik zeigt, dass der Straßenverkehr (wie bereits in den vorhergehenden Auswertungen 2009/ 2014/ 2019) die mit Abstand stärkste Verursachergruppe darstellt. Die Betroffenenzahlen des Eisenbahnverkehrs liegen deutlich unter denen des Straßenbahn- und Straßenverkehrs. Jedoch ist die Anzahl der nachts von gesundheitsgefährdendem Lärm Betroffenen hier mehr als doppelt so hoch wie ganztags. Ein Vergleich der Betroffenenzahlen über die verschiedenen Kartierungsjahrgänge ist aufgrund der Änderung der Berechnungsmethodik nicht möglich.



Grafik 3: Lärmbetroffenheiten nach Verursacher (Grundlage Kartierung 2022)

Rechnerisch sind entlang der kartierten Verkehrswege in und außerhalb des Ballungsraumes ganztägig über 50.200 Einwohner potentiell gesundheitsgefährdenden Pegeln von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) ausgesetzt und nachts über 73.000 Personen potentiell gesundheitsgefährdenden Pegelwerten von  $L_{Night} > 55$  dB(A).

Zusätzlich werden seit der Lärmkartierung 2022 auf der Grundlage der Gesamtbelastungszahlen folgende statistisch anhand von Dosis-Wirkungskurven ermittelte Werte für die konkrete Gesundheitsgefährdung/ starke Belästigung ausgegeben:

Lärmquelle	ischämischer Herzkrankheiten	Fälle	
		starker Belästigung	starker Schlafstörungen
Kfz-Verkehr außerhalb Ballungsraum	1	391	154
Kfz-Verkehr im Ballungsraum	57	28.241	9.497
Straßenbahnverkehr	k.A.	9.902	5.055
Luftverkehr	k.A.	588	200

Tabelle 2: berechnete Anzahl ischämischer Herzkrankheiten und starker Belastungen und Schlafstörungen

Die Anzahl der vom Lärm betroffenen Schul- und Krankenhausgebäude sind in der nachfolgenden Tabelle gelistet.

L <sub>DEN</sub> in dB(A)	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
55 bis 64	93	51
65 bis 74	4	2
ab 75	0	0

Tabelle 3: vom Kfz- und Straßenbahnlärm betroffene sensible Gebäude (im und außerh. des Ballungsraums)

Grundsätzlich stehen die ganztägigen und nächtlichen Betroffenheiten in einem engen Zusammenhang. Aufgrund der höheren Sensibilität des Nachtzeitraumes einerseits und etwas höheren Betroffenheiten andererseits werden die nachfolgenden Überlegungen zur Herausarbeitung der Lärmschwerpunkte auf den nächtlichen Lärmindex L<sub>Night</sub> abgestellt.

### 3.3 Die lautesten Straßen

#### 3.3.1 Grundlagen

Bereits im Jahr 2002 wurde ein erstes Programm für den Lärmsanierungsbedarf an den Hauptverkehrsstraßen beschlossen (Beschluss-Nr. V 2942-74-1998). Die Analyse der lautesten Straßen wurde auf der Grundlage der jeweils aktuellen Kartierungen im Rahmen der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Masterplanes Lärminderung 2009/ 2014/ 2018 fortgeschrieben (letzterer 2020 mit Beschluss V3141/19 beschlossen), so dass neben weiteren Belangen auch die Lärmsituation an einer Straße in die Festlegung der Prioritäten für Sanierungen und grundlegende Ausbauten einfließen kann.

Auch mit der Fortschreibung des Masterplanes Lärminderung 2024 erfolgt eine Neuaufstellung der lautesten Straßen auf der Grundlage der Kartierung 2022. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass sich die Berechnungsgrundlagen für die lautesten Straßen über die Jahre deutlich verändert haben. 1998 und 2002 erfolgte die Herausarbeitung der lautesten Straße auf der Grundlage der nach 16. BImSchV (mit der Berechnungsmethode gemäß der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen RLS



90) berechneten Schallpegel. Als lauteste Straßen wurden jene bezeichnet, an deren Straßenrandbebauung tags Beurteilungspegel von mehr als 75 dB(A) festgestellt worden waren. Seit Aufstellung des Masterplanes 2009 werden die Berechnungsergebnisse nach 34. BImSchV (Berechnung nach der Berechnungsmethode „VBUS“) als Grundlage verwendet und Betroffenen-Indices ermittelt. Mit der Lärmkartierung 2022 und dem Masterplan 2024 sind jedoch die veränderten Berechnungsgrundlagen gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu berücksichtigen, die sich auch in der 34. BImSchV niederschlagen. Die Lärmberechnungen erfolgten nach der EU-weit harmonisierten Berechnungsmethode CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods) und der in diesem Zusammenhang gültigen Berechnungsvorschriften BUB (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen), BUB-D (Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen), BUF (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen), BUF-D (Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen) und BEB (Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Ein Vorher-Nachher-Vergleich der lautesten Straßen anhand von Kennzahlen (Schallpegel, Betroffenenzahlen, Betroffenenindex) ist aufgrund der stark veränderten Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Die ermittelten Belastungsschwerpunkte unterscheiden sich ggf. in der Höhe der dort ermittelten Lärmpegel, im Regelfall jedoch nicht in ihrem Ranking.

### 3.3.2 Herangehensweise zur Identifizierung der Hotspots

Die nachfolgende Grafik zeigt auf, wo im Stadtgebiet (Ballungsraum und kartierte Strecken außerhalb des Ballungsraumes) an Fassadenpunkten Lärmpegel im  $L_{Night}$  von 55 dB(A) durch den Straßenverkehr (gelb gekennzeichnet) und/ oder durch die Straßenbahn (blau gekennzeichnet) überschritten werden (bei Überschreitungen durch Kfz und Straßenbahn liegen die Kfz-Darstellungen oben). Von den insgesamt ca. 520 km kartierten Straßenabschnitten werden schätzungsweise an 400 km Fassadenpegel > 55 dB(A) nachts verzeichnet. Hinzu kommen einige wenige Abschnitte, in denen ausschließlich durch die Straßenbahn Fassadenpegel => 55 dB(A) nachts verursacht werden. Potenziell gesundheitsgefährdende Lärmpegel an den Fassaden sind also keine Ausnahme, sondern eher die Regel.

Mit dem Kartierungsjahrgang 2022 wurde auch seitens des LfULG zu Überblickszwecken eine separate Hotspotanalyse erarbeitet, welche die Lärmkennziffer in einem Raster von 100x100 m darstellt. Auch hier ist erkennbar, dass das kartierte Straßennetz in seinem Großteil betroffen ist (siehe <sup>10</sup>).

---

<sup>10</sup> <https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida>



Grafik 4: Fassadenpunkte mit  $L_{NIGHT} > 55$  dB(A) (gelb durch Quelle Kfz-Verkehr, blau durch Quelle Strab)

Für die Herausarbeitung der am stärksten betroffenen Straßenabschnitte als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung sind diese Auswertungen nur bedingt geeignet, weshalb geringe ( $< 2$  dB Überschreitung) und vereinzelte punktuelle Betroffenheiten herausgefiltert wurden. Dies führt zu einer erkennbaren Abschnittsbildung im Straßennetz, an denen im Weiteren konkrete Maßnahmen ausgerichtet werden können.

In der neuen Gesamtauswertung ergeben sich **106 Straßenabschnitte**, bei denen die Fassadenpegel im  $L_{NIGHT}$  in dichter Folge der Gebäude 55 dB(A) deutlich überschreiten. Diese sind tabellarisch in **Anlage 1** aufgeführt sowie in **Abbildung 5** zusammengestellt. Dabei sind die als „anbau-frei“ geltenden Autobahnen im Raum Dresden sowie die völlig neu gebauten/ trassierten Strecken der Bundesstraßen (B 97 zwischen A 4 und Karl-Marx-Straße sowie B 173 von Ortseingang bis Bramschtunnel) aufgrund der Ausrüstung mit überwiegend aktivem Schallschutz (Lärmschutzwände) und durchgehend realisierter Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV nicht mehr enthalten.

Eine Prüfung dem Grunde nach ergab, dass auch die in den vorhergehenden Lärmaktionsplänen benannten Straßen (-abschnitte) in der Gesamtzusammenstellung gemäß der Tabelle in Anlage 1 enthalten sind. Jedoch haben sich teilweise die Randbedingungen geändert (durchgeführte Bau-maßnahmen mit Realisierung von Lärmvorsorgemaßnahmen) oder die Abschnitte sind hinsichtlich

ihrer Ausdehnung angepasst worden (veränderte Berechnungsergebnisse aufgrund veränderter Eingangsdaten bzw. der Berechnungsvorschriften).

### 3.3.3 Straßenabschnitte mit Mehrfachbelastungen

Gemäß den Berechnungsvorschriften zur Kartierung werden alle Verkehrsmittel einzeln und nicht in der Überlagerung der verschiedenen Lärmquellen kartiert. Aus der Tabelle im Anlage 1 wird aber ersichtlich, in welchen Straßenabschnitten sich Lärmbelastungen im  $L_{\text{NIGHT}} > 55 \text{ dB(A)}$  durch den Kraftfahrzeugverkehr oder die Straßenbahn mit der jeweils anderen Lärmquelle überlagern. Somit wird auch deutlich, wo besonders lärmproblematische Abschnitte entstehen. Besonders kritisch sind diejenigen Abschnitte zu bewerten, in denen beide Lärmquellen Pegel im  $L_{\text{NIGHT}} > 55 \text{ dB(A)}$  oder gar teilweise  $> 60 \text{ dB(A)}$  erreichen. Sofern infolge von grundhaften Ausbauten Planfeststellungen erforderlich werden und Lärmvorsorge getroffen werden kann, sind die sich überlagernden Wirkungen beider Lärmquellen zugrunde zu legen.

Mehrfachbelastungen mit der Eisenbahn sind eher die Ausnahme (z.B. an der Könneritzstraße) und werden nicht vertiefend betrachtet, da auch die Schallschutzmaßnahmen seitens der verschiedenen Baulastträger (Deutsche Bahn und Stadt Dresden) separat zu verantworten bzw. zu veranlassen sind. Gleiches gilt sinngemäß auch für den Luftverkehr.

### 3.3.4 Straßenabschnitte mit Lärmvorsorge

Innerstädtische Straßenabschnitte, an denen in der Vergangenheit bereits Maßnahmen der Lärmvorsorge erfolgten, weisen im Regelfall keine gesundheitsgefährdenden Lärmpegel in den Wohnräumen mehr auf und werden deshalb nicht mehr bei den vertiefend zu untersuchenden „lautesten Straßen“ berücksichtigt. Erhöhte Fassadenpegel bzw. eine erhöhte Verlärmung des Freiraumes sind jedoch weiterhin zu konstatieren. In der Tabelle in Anlage 1 sind die vorliegenden Informationen zu Straßenabschnitten mit Lärmvorsorge enthalten, ebenso in Abbildung 5. Aufgrund des langen Betrachtungszeitraumes ergeben sich ggf. teilweise Datenlücken bzw. -unschärfen, welche im Weiteren sukzessive zu bereinigen sind.

Insgesamt 27 innerörtliche Straßen (-abschnitte) unterschiedlicher Länge sind seit Beginn der 90'er Jahre planfestgestellt worden. Zu benennen wären beispielsweise Teile der B 170 (Bergstraße/ Fritz-Löffler-Straße), der Straßenzug Schandauer Straße/ Borsbergstraße, Teile der Dohnaer Straße (S 172), die Pillnitzer Landstraße und weitere. Abschnittsweise wurde dort wo räumlich möglich aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände und -wälle) eingeordnet, wo dies nicht möglich war passiver Schallschutz (Dach- und Fassadendämmungen, Lärmschutzfenster etc.). Ein Teil der Straßen befindet sich derzeit in Bau oder der konkreten Bauvorbereitung (siehe nachfolgende Kapitel).

Wohngebäude, die in den vergangenen Jahren an lauten Straßen neu gebaut oder grundhaft saniert wurden, müssen über einen erhöhten baulichen Schallschutz verfügen. Sofern ein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt, sind die entsprechenden Festsetzungen zum baulichen Schallschutz zu berücksichtigen. Eine Prüfung der vorhandenen B-Pläne an den lautesten Straßen gemäß der Tabelle in Anlage 1 ergab, dass vereinzelt auch Wohnbebauung an den lautesten Straßen von den Festlegungen aus Bebauungsplänen betroffen ist. Jedoch wurde deutlich, dass es sich nur um kleinere Bereiche handelt, die die Einschätzung als „lauteste Straße“ nicht infrage stellen. Eine vertiefende Prüfung der bereits vorhandenen Gebäude mit Lärmvorsorge aus den Bebauungsplänen ist im Weiteren bei der Festlegung von konkreten Maßnahmen im Programm der lautesten Straßen vorzunehmen.

### 3.3.5 Seit der Kartierung 2022 ausgebaute oder im Bau befindliche Straßenabschnitte

Folgende Straßenabschnitte aus der Tabelle in Anlage 2 wurden seit der Kartierung 2022 ausgebaut bzw. befinden sich im Ausbau:

- Bautzener Straße zwischen Albertplatz und Prießnitzstraße → Abschnitt östlich Martin-Luther-Straße (in Bau)
- Loschwitzer Straße zwischen Schubertstraße und Berggartenstraße
- Nicolaistraße zwischen Hähnelstraße und Fetscherplatz (in Bau)
- Österreicher Straße zwischen Alttolkewitz und Leubener Straße (in Bau)
- Wehlener Straße zwischen Marienberger Straße und Ludwig-Hartmann-Straße → Abschnitt zwischen Schlömilchstraße und Marienberger Straße (in Bau)

### 3.3.6 Straßenabschnitte mit verbindlichen Ausbauplanungen

Zahlreiche Straßen befinden sich in der vorbereitenden Planung. Gemäß § 41 BImSchG sind dabei schädliche Umweltwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden, wenn es sich um Neubauten oder wesentliche Änderungen an den Straßen (oder Gleisanlagen der Straßenbahn) mit der Folge eines erforderlichen Planrechtsverfahrens handelt.

Bei einzelnen Straßen ist das Planrechtsverfahren bereits abgeschlossen, aber es wurde noch nicht angefangen zu bauen. Folgende Straßen befinden sich in Vorbereitung (Planfeststellung in Vorbereitung, Planfeststellung eingereicht oder erteilt/ noch kein Baubeginn, vorbereitete Deckenerneuerungen/ Sanierungen, Abweichungen von der Abschnittsbildung in der Tabelle in Anlage 2 möglich):

- Bautzner Landstraße im Bereich Ullersdorfer Platz
- Bischofsweg zwischen Königsbrücker Straße und Schönbrunnstraße
- Grillparzer Straße zwischen Steinbacher Straße und Cossebauder Straße

- Hamburger Straße zwischen Weißeritzbrücke und Cossebauder Straße (Planfeststellung erteilt)
- Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee
- Nürnberger Straße zwischen Münchner Straße und Nürnberger Ei
- Nürnberger Str. zwischen Nürnberger Ei und Budapester Straße (Planfeststellung erteilt)
- Stauffenbergallee zwischen Königsbrücker Straße und Zum Reiterberg (Austausch Pflasterdecke westliche Rudolf-Leonhardt-Straße ab 2024/ 2025)

Nicht aufgeführt sind hier solche Straßenabschnitte, für die derzeit zwar diverse Planungen erfolgen, ein Ausbau oder eine Sanierung noch nicht konkret abzusehen ist.

### 3.3.7 Kartierte Straßen außerhalb des Ballungsraumes

Die Lärmkartierung erfolgte gemäß § 47 c BImSchG ebenfalls für die außerhalb des Ballungsraumes liegenden Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Diese Straßen wurden in der Auswertung gemäß der Tabelle in Anlage 2 sowie Abbildung 5 bereits mit berücksichtigt, sofern sie nicht als planfestgestellte neu (nach 1990) gebaute Straßen vollständig mit Lärmvorsorge ausgestattet wurden. Sie sind bezüglich der Lärmimmissionen folgendermaßen zu charakterisieren:

- BAB A 4 in den Ortschaften Gompitz und Mobschatz → mit dem (planfestgestellten) sechsstreifigen Ausbau der A 4 wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt
- BAB A 17 in den Ortschaften Altfranken und Gompitz → mit dem (planfestgestellten) Neubau der A 17 wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt
- Bundesstraße 6 in der Ortschaft Weißig (Bautzner Landstraße) → tlw. gesundheitsrelevante Lärmbelastungen festgestellt, bislang keine umgesetzten Maßnahmen (in Anlage 2 enthalten)
- Bundesstraße 6 in der Ortschaft Cossebaude (Dresdner/Meißner Straße) → nach umfangreichen juristischen Auseinandersetzungen um die Einführung von Tempo 30 auf der B 6 in Cossebaude wurde ein nächtliches Tempo 30 eingeführt. Eine weitere (Lärm-) Entlastung ist perspektivisch durch die Realisierung der B 6 Ortsumfahrung Cossebaude zu erwarten (in Anlage 2 enthalten)
- Bundesstraße 173 in den Ortschaften Altfranken und Gompitz (Coventrystraße) → im Rahmen des (planfestgestellten) Ausbaus zwischen der Autobahnanschlussstelle Dresden-Gorbitz und der Coventrystraße wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt
- S 84 Elbebrücke Niederwartha → im Rahmen des (planfestgestellten) Neubaus der Elbebrücke mit ihren Anschlüssen wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt → keine weitere Berücksichtigung

- S 95 Radeberger Landstraße → keine Wohnbebauung und keine Lärmbetroffenheiten auf Dresdener Flur vorhanden. Eventuelle Betroffenheiten auf Radeberger Flur sind so gering, dass sie nicht zu einer Aufnahme der Radeberger Landstraße in die Liste der lauten Straßen führen würden.
- Staatsstraße 167 im Stadtteil Niederpoyritz (Pillnitzer Landstraße) → mit der (planfestgestellten) Sanierung/ Ausbau wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt, es ist zudem überwiegend Tempo 30 ausgewiesen

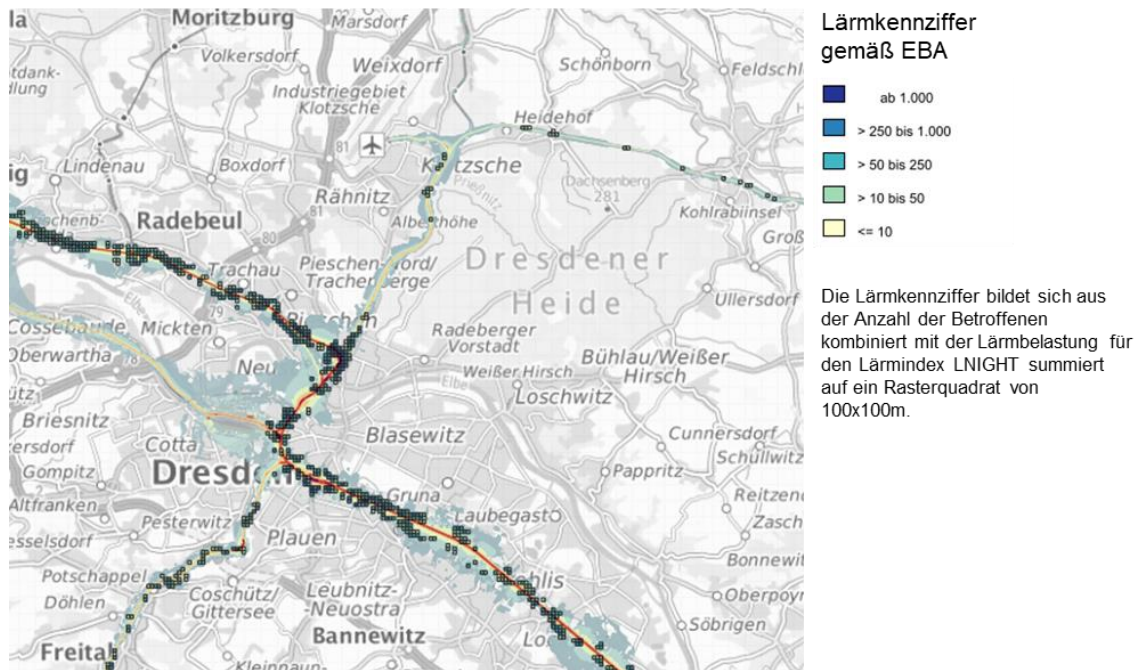
Zusammenfassend ist festzustellen, dass überwiegend kein grundsätzlicher Handlungsbedarf an diesen Straßen besteht, da der Gesundheitsschutz gemäß den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt wurde. Dies schließt erhebliche Lärmbelästigungen an diesen Straßen jedoch nicht aus (siehe auch Kapitel zur Öffentlichkeitsbeteiligung).

### 3.4 Lärm an Eisenbahnstrecken

Die Ermittlung des Lärms an Eisenbahnstrecken erfolgt durch die Kartierung des Eisenbahn-Bundesamtes. Die Ergebnisse für die aktuelle Runde der Kartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie sind auf dem Geoportal des Eisenbahnbundesamtes veröffentlicht worden. Der Kartierungsumfang wurde bereits in Kapitel 2.3 beschrieben und umfasst alle Hauptstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Tag sowie in der erweiterten Kartierung auch alle anderen Eisenbahnstrecken des Bundes mit weniger Zugbewegungen. Damit ist das gesamte Streckennetz mit regelmäßigem Zugverkehr kartiert worden. Die Betroffenenzahlen wurden bereits in Kapitel 3.2 erläutert. Sie liegen auf einem ähnlichen Niveau wie 2018, sind aber aufgrund der veränderten Berechnungsvorschriften nicht mehr vergleichbar.

Die in Grafik 6 dargestellten Lärmkennziffern (Betroffenen-Index) zeigen, dass entlang aller Haupteisenbahnstrecken hohe Betroffenheiten zu verzeichnen sind. Auf den in der Grafik nicht dargestellten (auch so nicht durch das EBA ausgewerteten) Strecken der erweiterten Kartierung sind nur punktuelle Betroffenheiten zu verzeichnen.





Grafik 5: Belastungshotspots an den Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Zugbewegungen p.a.

Durch die DB AG wurden in den vergangenen Jahren bereits erhebliche Anstrengungen zur Lärminderung unternommen. Bei Neubau- oder umfänglichen Ausbauvorhaben kommen Maßnahmen der Lärmvorsorge zum Einsatz. Dies betrifft in Dresden insbesondere die Ausbaustrecke Leipzig – Dresden. Darüber hinaus besteht ein Programm für „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“. Hinzuweisen ist darauf, dass insbesondere der Einbau von Schienenstegdämpfern eine seit dem LAP 2018 neue Maßnahme mit zusätzlichen Lärminderungseffekten darstellt, die in der Kartierung berücksichtigt ist. Nachfolgend wird eine Übersicht der wichtigsten bereits realisierten oder in Planung befindlichen Schallschutzmaßnahmen an den Eisenbahnstrecken in Dresden gegeben (siehe <sup>11</sup> und <sup>12</sup>):

#### Strecke 6240 Schöna (Grenze) – Dresden Neustadt (Lärmsanierungsprogramm)

- ➔ Schallschutzwände in einer Länge von 1.205 m (fertig gestellt)
- ➔ Passiver Lärmschutz für 47 Wohnungen (fertig gestellt)
- ➔ Schienenstegdämpfer (akt. Lärmschutz) über 6,38 km (in Bau/ teilweise fertig gestellt)

#### Strecke 6248 Dresden Friedrichstadt – Elsterwerda (Lärmsanierungsprogramm)

- ➔ Passiver Lärmschutz für 385 Wohnungen (fertig gestellt)
- ➔ Weitere schalltechnische Untersuchungen zu passivem Lärmschutz oder dem Einsatz von Schienenstegdämpfern laufen (Grundlage Lärmsanierungsprogramm)

#### Strecke 6363 Leipzig – Dresden (Lärmvorsorge und Lärmsanierungsprogramm)

- ➔ Schallschutzwand in einer Länge von ca. 100 m im Bereich Neustadt (fertig gestellt)

<sup>11</sup> <https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/details/14389>

<sup>12</sup> Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes, Runde 4, Juli 2024

- Weitere schalltechnische Untersuchungen zu passivem Lärmschutz laufen (Grundlage Lärmsanierungsprogramm)

Somit verbleiben folgende bislang nicht mit Lärmschutz versehene Streckenabschnitte:

- Strecke 6212 Görlitz – Dresden: von Stadtgrenze bis Bhf. Neustadt
- Strecke 6240 Schöna – Dresden Neustadt: Teilabschnitt in Reick
- Strecke 6258 Dresden Hbf – Freital: von Stadtgrenze bis Gleisdreieck Hbf (mit Ausnahme ca. 80 m Lärmschutzwand im Bereich des Bahnhofs Dresden-Plauen)
- Strecke 6606 Dresden – Königsbrück: im Bereich Weixdorf

Im Lärmaktionsplan des EBA ist ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen enthalten (siehe ebenda, Tabelle 5).

- Strecke 6212 Görlitz – Dresden: insgesamt 4,2 km im LAP des EBA eingeordnet
- Strecke 6239 Pirna – Coswig: insgesamt 2,2 km im LAP des EBA eingeordnet
- Strecke 6240 Schöna (Grenze) – Dresden Neustadt: insg. 9,2 km im LAP des EBA eingeordnet
- Strecke Dresden Friedrichstadt – Elsterwerda: insg. 7,7 km im LAP des EBA eingeordnet
- Strecke 6258 Dresden Hbf – Freital: insg. 2,1 km im LAP des EBA eingeordnet

Die Strecke Görlitz-Dresden ist mit sehr hoher Priorität eingeordnet, alle anderen Strecken (-abschnitte) mit eher nachrangiger Priorität. Zu beachten ist, dass sich die Streckennummern in verschiedenen Gleisabschnitten überlagern,

#### **4. Ruhige Gebiete**

Im Lärmaktionsplan 2009 erfolgte eine erste Festlegung der ruhigen Gebiete durch Identifizierung großer, weitgehend unzerschnittener Grünbereiche. Eine Quantifizierung der konkreten Lärmbelastungen und Flächengrößen erfolgte dabei nicht. Ausschlaggebender Grund für die Festlegung der jeweiligen konkreten Gebiete war ihre Funktion für die Naherholung.

Mittlerweile hat es sich in verschiedenen Lärmaktionsplänen bewährt, ruhige Gebiete nicht nach gebietskonkret berechneten Lärmbelastungen festzulegen. Dafür ist die Lärmkartierung nach wie vor nur unzureichend geeignet, da die Schallausbreitungsberechnungen ohnehin nur Werte ausweisen, die im Regelfall oberhalb der Belästigungsschwelle liegen (und demzufolge für ruhige Gebiete meist viel zu hoch sind) und außerdem Straßenabschnitte mit geringeren Verkehrsmengen nicht als Lärmquellen erfasst werden. Vielmehr wird aus der Größe eines Gebietes, das von Verkehrswegen unzerschnitten ist, geschlussfolgert, ob ein Gebiet als ruhiges Gebiet eingestuft werden kann. Ruhige Gebiete dienen der Ruherwartung und der Erholung des Menschen. Letztlich ist die Aufenthaltsqualität maßgeblich. Eine Selektion ausschließlich über Pegel wäre nicht zielführend.



Im Masterplan Lärminderung 2014 wurde sich daraufhin bei der Ausweisung der Ruhigen Gebiete an dem erholungsorientierten Ansatz der Hansestadt Hamburg<sup>13</sup> orientiert. Wie dort wurden fünf Kategorien ausgewiesen. Auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes der Stadt Dresden wurden insgesamt 50 Ruhigen Gebiete benannt. Sowohl die für Dresden gewählten Kategorien als auch die ausgewählten Flächen sind in der Folge im Rahmen einer Masterarbeit<sup>14</sup> analysiert worden. Dabei wurde u. a. erkannt, dass einige Ruhige Gebiete auf Flächen ausgewiesen wurden, deren Flächennutzung sich inzwischen verändert hatte. Es stellte sich somit in der Fortschreibung 2018 als notwendig heraus, Flächen anhand von weiteren Planwerken auf ihre Eignung zu prüfen und diese anschließend entsprechend der Erfüllung der geeigneten Kriterien zu kategorisieren. Im Rahmen der Analyse ergab sich eine Anpassung der Kategorien Ruhiger Gebiete für die Stadt Dresden, welche anhand der Lage bezüglich der Ballungsraumgrenze differenziert werden, wie es auch die EG-Umgebungsärmrichtlinie grundsätzlich vorsieht. Da in einer Stadt-Umland-Region die geforderte absolute Lärmfreiheit nicht vorgefunden wird, ist es beinahe unmöglich, außerhalb des Ballungsraumes Ruhige Gebiete nach den Vorgaben der Richtlinie auszuweisen. Aus diesem Grund wird eine neue Kategorie Ruhiger Gebiete eingeführt, die sich an der Definition für Ruhige Gebiete innerhalb des Ballungsraumes orientiert. 2018 wurden daraufhin im Rahmen der Fortschreibung des Masterplans Lärminderung 74 Ruhige Gebiete in sechs Kategorien benannt.

In der erneuten Fortschreibung des Masterplans Lärminderung wurden die Gebiete 2024 ein weiteres Mal überprüft. Bei Flächennutzungen, die einer Ausweisung als Ruhiges Gebiet widersprechen (z. B. in Bebauungsplänen, landwirtschaftlich oder gartenbaulich genutzten Flächen, nicht zugängliche Bereiche oder bebaute Gebiete) wurden die Umgriffe der Ruhigen Gebiete angepasst. Durch diese Anpassungen erfüllten einzelne Gebiete die Anforderungen an die Kategorien nicht mehr, in die sie 2018 eingeteilt worden waren. Entsprechend erfolgte eine Aufnahme in eine andere Kategorie, für die das Gebiet die Anforderungen erfüllte. Die Bewertung der Lärmmissionen erfolgte mit der Lärmkartierung 2022 für die Hauptverkehrsstraßen. Durch die Berechnung der Flächeninhalte, die ein Gebiet jeweils pro Pegelklasse aufweist, erfolgte die Einschätzung, ob ein Gebiet die Anforderungen der Kategorien erfüllte. Bei besonders starker Verlärmung oder wenn die jeweiligen Bedingungen nicht gegeben waren, wurden Gebiete vollständig aus der Liste entfernt. Die Kategorie „Verbindungsachsen“ wurde aufgrund mehrheitlich fehlender Anbindung an andere ruhige Gebiete aufgegeben. Eine Verbindungsachse wurde flächig erweitert und den Stadtoasen zugeordnet. Insgesamt wurden 60 Ruhige Gebiete in folgenden fünf Kategorien benannt.

---

<sup>13</sup> Leitfaden zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Planungsbüro Richter-Richard, Aachen 2008

<sup>14</sup> Zapf, Verena: Ruhige Gebiete in der Stadt Dresden, Masterarbeit, Technische Universität Dresden, Institut für Landschaftsarchitektur, Dresden 2019

<b>1</b>	<b>Stillegebiete</b>
	Landschaftsraum im Stadtkontext; Wald und Wiesen; naturnah; Tag-Abend-Nacht-Lärmindex unter 50 dB(A) im überwiegenden Teil der Fläche; mindestens 500 ha groß; Anschluss an weitere Landschaftsräume; Wegenetz vorhanden
<b>2a</b>	<b>Ruhegebiete im Außenraum</b>
	Landschaftsraum im Stadtkontext; Wald und Wiesen; naturnah; Tag-Abend-Nacht-Lärmindex unter 50 dB(A) im überwiegenden Teil der Fläche; mindestens 50 ha groß; Anschluss an weitere Landschaftsräume; Wegenetz vorhanden.
<b>2b</b>	<b>Ruhegebiete im Ballungsraum</b>
	Stadtraum; Parkanlagen, Wald, Grünflächen und Wiesen; Tag-Abend-Nacht-Lärmindex unter 55 dB(A) im überwiegenden Teil der Fläche; mindestens 10 ha groß; Kernbreite mindestens 300 m; Wegenetz und möglichst weitere Erholungsformen (z. B. Spielplatz).
<b>3</b>	<b>Gebiete der relativen Ruhe/ kleinflächige ruhige Gebiete</b>
	Stadtraum; Parkanlagen, Wald, Grünflächen und Wiesen; Abnahme des Tag-Abend-Nacht-Lärmindex mindestens eine Pegelklasse der Lärmkartierung in Richtung Kernzone; mindestens 5 ha groß; fußläufig aus Wohngebieten erreichbar; Wegenetz und möglichst weitere Erholungsformen (z. B. Spielplatz).
<b>4</b>	<b>Stadtoasen</b>
	Stadtraum; Grün- und Erholungsflächen; Parkanlagen, parkartige Friedhöfe; Maximalpegel von weniger als 65 dB(A) im überwiegenden Teil der Fläche; mindestens 1 ha groß (in Ausnahmefällen 0,2 - 1,0 ha groß); Kernbreite mindestens 100 m; fußläufig aus Wohngebieten erreichbar; sehr gute Erholungsfunktion.

Tabelle 4: Kategorisierung der Ruhigen Gebiete

Alle ausgewiesenen Ruhigen Gebiete sollen für jedermann zugänglich sein. Während Flächen, welche außerhalb des Ballungsraumes liegen, möglichst eine naturnahe Charakteristik aufweisen sollen, liegt das Hauptaugenmerk innerhalb des Ballungsraumes darauf, dass die Flächen sich gut für die Erholung der Bevölkerung eignen.

Nr.	lfd. Nr.	Bezeichnung des Gebietes	Fläche (ha)
<b>Kategorie 1 – Stillegebiete</b>			<b>4.785,9</b>
1-01	1	Dresdner Heide	4785,9
<b>Kategorie 2a – Ruhegebiete im Außenraum</b>			<b>770,4</b>
2a-01	2	Elbhänge	386,1
2a-02	3	Zschonergrund	188,2
2a-03	4	Seifersdorfer Tal	77,4
2a-04	5	Oberwartha	67,8
2a-05	6	Tännichtgrund	51,0
<b>Kategorie 2b – Ruhegebiete im Ballungsraum</b>			<b>1.953,6</b>
2b-01	7	Heideausläufer zur Neustadt	341,9
2b-02	8	Hellerberge und Proschhübel	330,9
2b-03	9	Großer Garten	158,8
2b-04	10	Heideausläufer Nord	127,7
2b-05	11	Heideausläufer West	122,9
2b-06	12	Wachwitzer Höhenpark und Wachwitzgrund	119,4
2b-07	13	Elbwiesen Johannstadt	103,9
2b-08	14	Elbwiesen Ostragehege	83,4
2b-09	15	Kaitzhöhe und Kaitzgrund	69,7
2b-10	16	Zschierener Kiesecken	67,3
2b-11	17	Elbwiesen Tolkewitz	48,0
2b-12	18	Leubener Kiesgruben	46,5
2b-13	19	Heideausläufer Weißer Hirsch	42,5
2b-14	20	Niedersedlitzer Flutgraben	38,0
2b-15	21	Elbwiesen Kleinzschachwitz	36,2
2b-16	22	Elbwiesen Loschwitz	35,4
2b-17	23	Südpark	32,5
2b-18	24	Friedhof Tolkewitz	31,9
2b-19	25	Elbwiesen Radeberger Vorstadt	28,5
2b-20	26	Anschluss Zschonergrund	23,1
2b-21	27	Waldpark Blasewitz	21,6
2b-22	28	Tornaer Kiesgrube	17,2
2b-23	29	Neuer Annenfriedhof	14,3
2b-24	30	Trinitatisfriedhof und Jüdischer Friedhof	12,4
<b>Kategorie 3 – Gebiete der relativen Ruhe und kleinflächige Ruhegebiete</b>			<b>462,5</b>
3-01	31	Junge Heide*	296,0
3-02	32	Hoher Stein und Heidenschanze	38,5
3-03	33	Elbwiesen Neustadt / Königsufer	35,5
3-04	34	Blüherpark / Bürgerwiese	19,3
3-05	35	Elbschlösser / Lingnerpark	18,1
3-06	36	Alaunpark	9,5
3-07	37	Omsewitzer Grund	9,2
3-08	38	Leutewitzer Park	9,1
3-09	39	Räcknitzpark und Moreaudenkmal	9,1
3-10	40	Prohliser Kiesgrube	7,3
3-11	41	Friedhof Striesen	5,8
3-12	42	Zwingerpark	5,1
<b>Kategorie 4 – Stadtoasen</b>			<b>81,8</b>
4-01	43	Hechtpark und St. Pauli Friedhof	21,8
4-02	44	Hufewiese Trachau	11,3
4-03	45	Alte Deponie Achtbeeteweg	9,8
4-04	46	Schlosspark Prohlis	5,6
4-05	47	Gorbitzer Park	5,0
4-06	48	Alter Annenfriedhof	4,0
4-07	49	Innerer Neustädter Friedhof	3,7
4-08	50	Am Kaitzbach	3,0
4-09	51	Beutlerpark	2,8
4-10	52	Brühlscher Garten	2,2
4-11	53	Bienerpark	2,1
4-12	54	Fichtepark	2,1
4-13	55	Hermann-Seidel-Park	1,8
4-14	56	Bonhoefferplatz	1,8
4-15	57	Krankenhaus Friedrichstadt - Patientengarten	1,5
4-16	58	Rothermundtpark	1,3
4-17	59	Hohenthalplatz	1,1
4-18	60	Conertplatz	0,9

Tabelle 5: Ruhige Gebiete nach Überarbeitung

Die Abgrenzungen der so ermittelten Gebiete wurden an naturräumliche Eigenarten angepasst und mit Hilfe von Luftbildern in ihrer Lage korrigiert. In einem weiteren Schritt der Bearbeitung wurden Gebiete oder Gebietsteile, für die im Rahmen der Bauleitplanung andere Nutzungen vorgesehen sind, oder landwirtschaftliche Flächen, für die die erweiterte Blockkarte Acker-, Obst- oder Weinbauflächen ausweist, entfernt. Flächen, die als Grünland ausgewiesen sind, wurden belassen. Ein Abgleich mit den "versorgungswirksamen Grünflächen mit Erholungsfunktion" im Sinne des Tool Grünausstattung (Stand 2023) für die Stadt Dresden ermöglichte die Einschätzung, ob die Flächen öffentlich zugänglich sind.

Aufgrund des hohen Grünflächenanteils der Stadt Dresden konnten schließlich 60 Ruhige Gebiete gemäß Tabelle 5 (siehe auch **Abbildung 6**) herausgearbeitet werden. Davon befinden sich fünf großflächige Gebiete außerhalb des Ballungsraumes. Eine Besonderheit unter allen Ruhigen Gebieten stellt die Dresdner Heide im Nordosten des Stadtgebietes dar. Allein ihre Fläche außerhalb des Ballungsraumes ist über zehn Mal so groß wie das nächstgrößte Ruhige Gebiet. Zudem ist sie kaum zerschnitten, so dass erwartet werden kann, dass sie in ihrem zentralen Bereich einen Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von unter 40 dB(A) aufweist. Darüber hinaus ist sie von einem vielfältigen Wegenetz durchzogen und eignet sich somit bestens für die Naherholung. Hinzuweisen ist darauf, dass sich alle in der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgeführten Flächen (siehe Kapitel 5) mit mehr als fünf Nennungen in den formal auf anderem Wege herausgearbeiteten Ruhigen Gebieten gemäß Tabelle 5 wiederfinden.

Die ausgewiesenen Ruhigen Gebiete sind grundsätzlich vor weiterer Verlärmung zu schützen, insbesondere hinsichtlich weiterer Zerschneidungen durch Verkehrswege. Bei behördlichen Planungen bedeutet der Status „Ruhiges Gebiet“, dass er als abwägungsrelevant zu berücksichtigen ist. Ob darüber hinaus Maßnahmen zum Schutz gegen bestehende Lärmquellen und auch Maßnahmen zur verbesserten fußläufigen (barrierefreien) Erreichbarkeit einzuleiten sind, ist im Einzelfall zu prüfen. So wäre es beispielsweise am Waldpark in Blasewitz wie bereits 2014 angeregt denkbar, den Lothringer Weg für den Kfz-Verkehr zu sperren und damit eine die Nutzungen zerschneidende Lärmquelle im Inneren des Parks zu beseitigen. An anderen Ruhigen Gebieten wäre es mittelfristig beispielsweise denkbar, periphere hochbelastete Straßen bei anstehenden Sanierungen mit lärm mindernden Belägen auszustatten, und so die wenig verlärmten Bereiche deutlich auszuweiten.

Die Stadtoasen haben vor allem eine weit über den Lärmschutz hinausreichende stadtteilbezogene Bedeutung. Wichtige Aspekte sind hier der Schutz vor weiterer Verlärmung, die Reduzierung vorhandener Lärmquellen und die barrierefreie fußläufige Erreichbarkeit.

## **5. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan**

### **5.1 Vorbemerkungen**

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit zum LAP erfolgt in mehreren Schritten:

- Bekanntgabe der Ergebnisse der Lärmkartierung durch Veröffentlichung über die Plattformen des LfULG sowie der Stadt Dresden (Themenstadtplan Dresden) einschließlich Darstellung der Lärmkarten, aktuell abrufbar)
- Durchführung einer Onlinebefragung zum Thema Lärm (2023) mit Berücksichtigung aller potenziellen Lärmquellen (siehe <sup>15</sup>)
- Auslegung des Entwurfs des LAP und Abwägung/ Einarbeitung der Stellungnahmen/ Hinweise

Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse der Onlinebefragung mit Focus auf die Lärmquelle Verkehrslärm ausgewertet (Auswahl).

### **5.2 Ergebnisse der Onlinebefragung 2023 zum Thema Lärm**

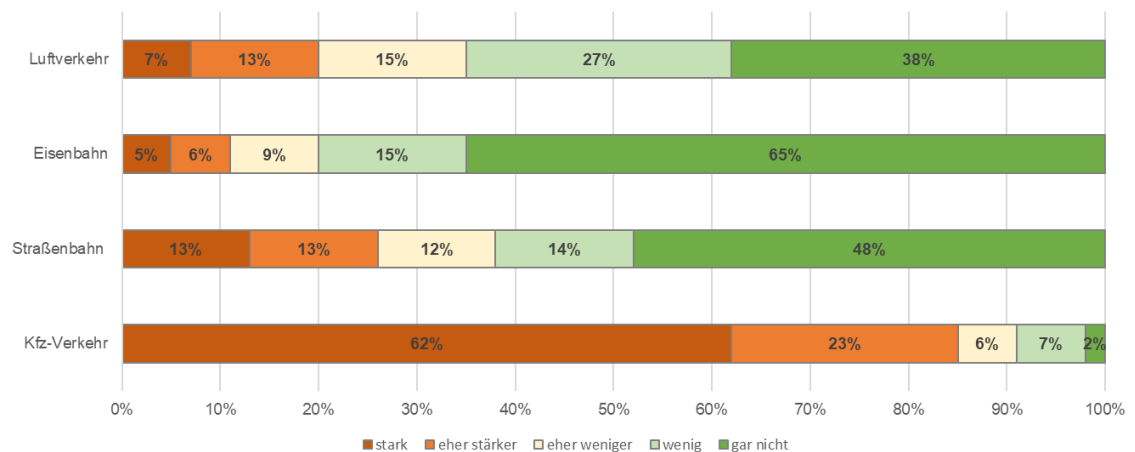
Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. § 47d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit umfassend an der Erarbeitung der Lärmaktionspläne zu beteiligen. Im Zeitraum Juni/ Juli 2023 hatten alle Dresdener Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit zur Teilnahme an der Onlinebefragung zum Thema Lärm. Methodisch handelte es sich hierbei um eine frei zugängliche Umfrage, welche von allen Bürgerinnen und Bürgern unter Voraussetzung eines Internetzugangs durchgeführt werden konnte. Somit liegt hier keine zufällig gezogene Stichprobe zu Grunde, die Erhebung gilt deshalb aus wissenschaftlich-statistischer Perspektive als nicht repräsentativ. In Bezug auf die Grundgesamtheit der Dresdner Bürgerinnen und Bürger müssen Verzerrungen in Bezug auf die Internetaffinität und der Betroffenheit gegenüber der Lärmthematik angenommen werden. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen. Letztlich steht aber die Gruppe der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung im Fokus der Lärmaktionsplanung. Die Umfrage wurde so angelegt, dass sie zur nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung nach fünf Jahren wiederholt werden kann. Insgesamt nahm etwa 0,5 % der Dresdener Bevölkerung teil, 2474 Fragebögen konnten in die Auswertung einbezogen werden. Zu verschiedenen Fragen waren Mehrfachantworten möglich. Zudem gab es die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise einzubringen.

---

<sup>15</sup> [https://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt/laerm/c\\_07.php](https://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt/laerm/c_07.php)

## Lärmwahrnehmung der verschiedenen Verkehrsmittel

Frage: „Wie sehr tragen die folgenden Lärmquellen in Ihrem Wohnumfeld zur Lärmbelastung bei?“

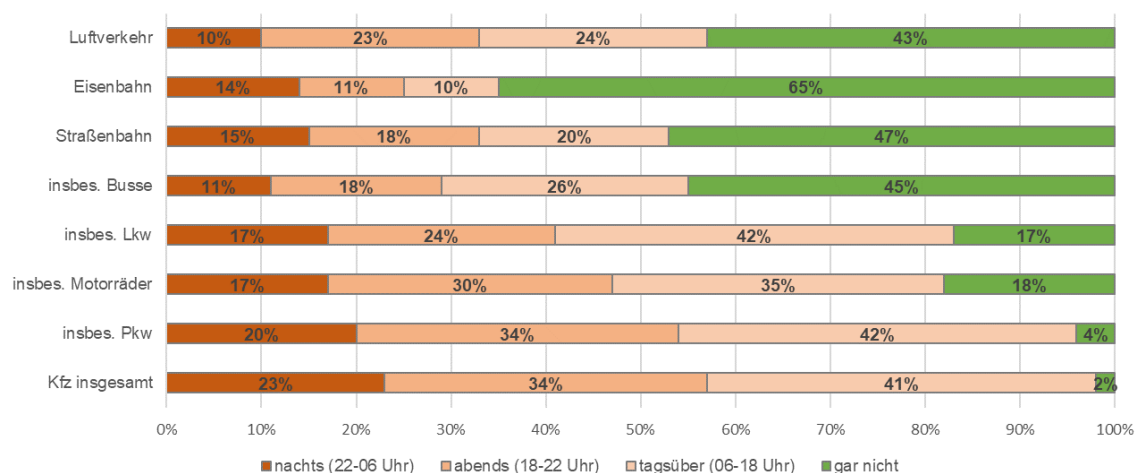


Grafik 6: Lärmwahrnehmung in Bezug auf die verschiedenen Verkehrsmittel

Die Grafik zeigt deutlich, dass der Kraftfahrzeugverkehr mit großem Abstand die am stärksten wahrgenommene Lärmquelle darstellt. 85 % der teilnehmenden Dresdener Bürger und Bürgerinnen fühlen sich eher stärker oder stark vom Straßenverkehr betroffen. Nur 15 % eher weniger, wenig oder gar nicht. Der Anteil der eher stärker oder stark Lärmbelasteten ist bei der Straßenbahn bereits deutlich geringer (jeweils 13 %), im Luftverkehr und im Eisenbahnverkehr sind die Anteile nochmals deutlich geringer.

## Verkehrslärmbelästigungen nach Tageszeit

Frage: „Zu welchen Tageszeiten nehmen Sie in Ihrem Wohnumfeld die folgenden Lärmquellen als Belästigung wahr?“



Grafik 7: Lärmwahrnehmung der verschiedenen Verkehrsmittel nach Tageszeiten

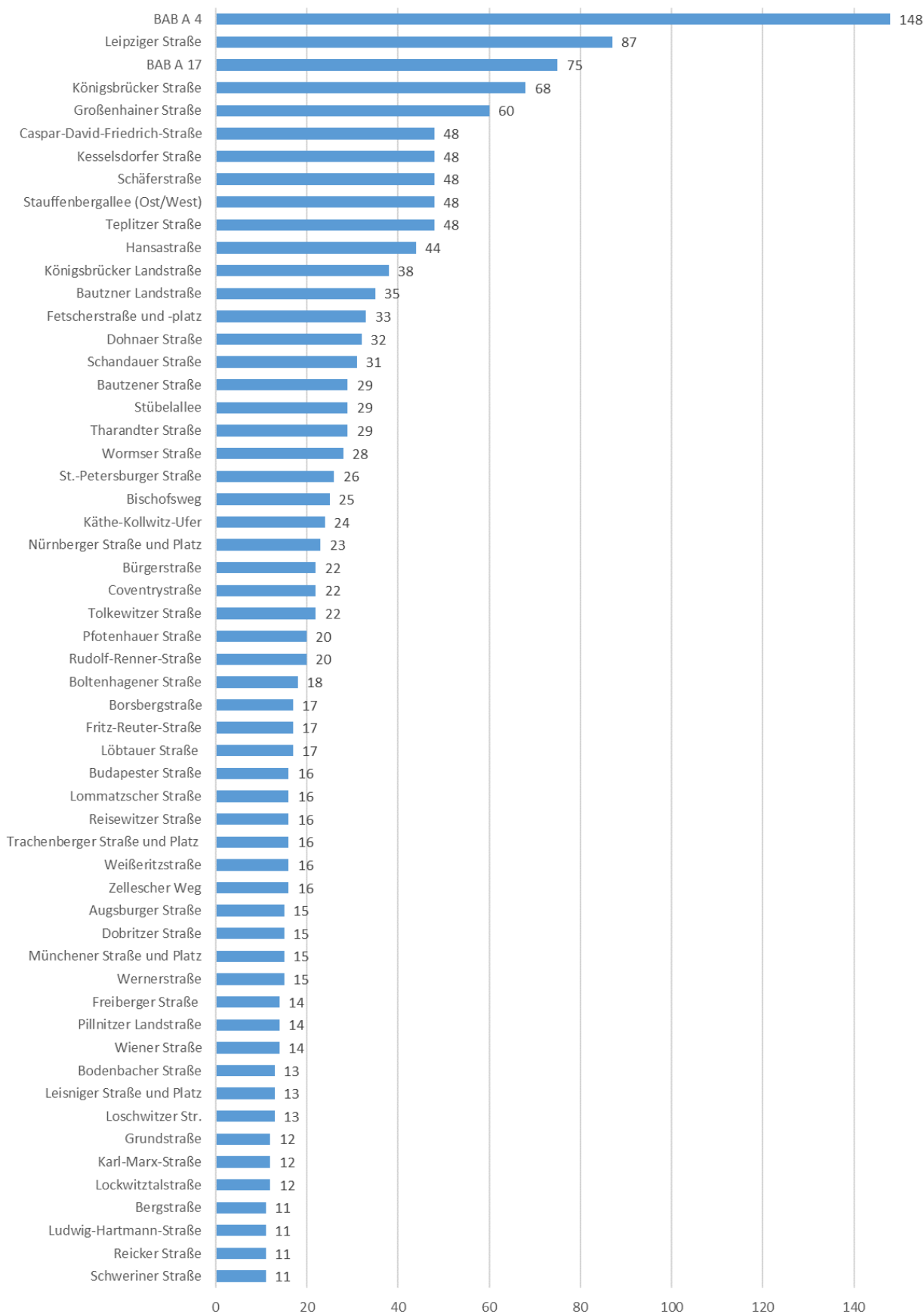
Die innerstädtisch verkehrenden Verkehrsmittel (Kfz und Straßenbahn) werden tagsüber am stärksten störend empfunden, in den Abend- und Nachtstunden sind zwar abnehmende Werte zu verzeichnen, dennoch werden nach wie vor erhebliche Belästigungen verzeichnet. Der überwiegende Teil der teilnehmenden Bürger und Bürgerinnen (mehr als 60%) fühlt sich von Straßenbahnen und Bussen nicht belästigt. Belästigungen durch den ÖPNV werden vor allem tagsüber wahrgenommen, mit leicht abnehmender Tendenz in den Abend- und Nachtstunden. Beim Eisenbahnverkehr ist insgesamt eine geringe Belästigung (über 75% fühlen sich nicht belästigt) zu verzeichnen (siehe auch Grafik 5), die Besonderheit besteht aber vor allem darin, dass in den Abend- und vor allem den Nachtstunden verstärkte Belästigungen wahrgenommen werden.

### **Als laut empfundene Straßen**

Frage: „Welche Straßen tragen insbesondere dazu bei, dass Sie sich in ihrem Wohnumfeld durch Lärm belästigt fühlen?“

Nachfolgend sind diejenigen Straßen aufgeführt, bei denen mehr als 10 Nennungen durch die teilnehmenden Bürger und Bürgerinnen erfolgten. Zu beachten ist, dass es sich um Straßen mit sehr unterschiedlichen Längen handelt. Da die Antworten räumlich nicht weiter eingeschränkt werden können, ist davon auszugehen, dass teils sehr unterschiedliche Ursachen zur Lärmbelästigung führen. Als Beispiel ist die Stauffenbergallee zu nennen, wo teilweise auf den Pflasterbelag hingewiesen wurde (westlich der Königsbrücker Straße) und teilweise auf die hohen Verkehrsmengen im Bereich des Tunnels Waldschlößchenbrücke.

In der nachfolgenden Auswertung wird erkennbar, dass einerseits Straßenabschnitte in der Auflistung enthalten sind, für die bereits Lärmvorsorge nach 16. BImSchV getroffen wurde (zumindest teilweise). Dies betrifft einerseits innerstädtische Straßen wie die Leipziger und Großenhainer Straße, Borsbergstraße und Pillnitzer Landstraße sowie die Autobahnen. Andererseits findet sich auch ein Großteil der als Lärmbrennpunkt erkannten Straßen ohne bisherige Lärmvorsorge wieder, z.B. Königsbrücker Straße, Schäferstraße und Bautzner Landstraße. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Straßen, die zwar nicht als Lärmbrennpunkt im Ergebnis der Kartierung benannt wurden, durch die Bürger aber als sehr laut empfunden werden, z.B. die Wormser Straße, die Löbtauer Straße, die Augsburger Straße oder die Wiener Straße.



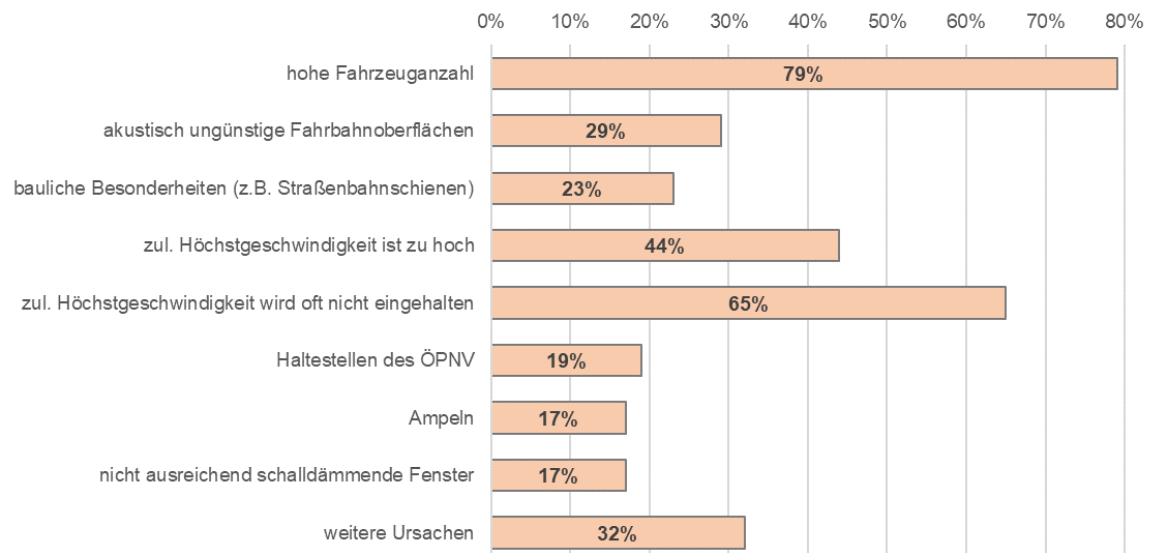
Grafik 8: Straßen mit den meisten Nennungen (>10)



## Lärmursachen des Verkehrs

Frage: „Welche Ursachen tragen aus Ihrer Sicht zur Lärmbelastung durch den Straßenverkehr in Ihrem Wohnumfeld bei?“

Diese Frage war insbesondere auf die in den Straßenräumen verkehrenden Verkehrsmittel und die damit im Zusammenhang stehenden baulichen und technischen Infrastrukturen ausgerichtet (nicht auf den Eisenbahn- und Flugverkehr).



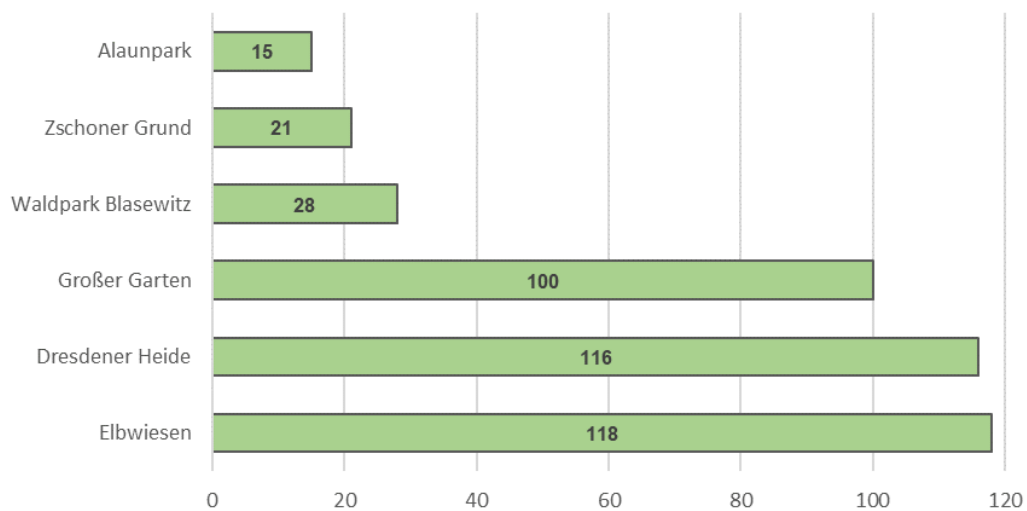
Grafik 9: Lärmursachen aus Sicht der Befragten

Die (zu hohen) Verkehrsmengen und zu hohe zugelassene bzw. gefahrene Geschwindigkeiten (Übertretungen) werden hier mit großem Abstand als Ursache benannt. Schlechte Fahrbahnzustände oder Gleisanlagen folgen mit deutlichem Abstand. Weitere Ursachen werden bereits erkennbar weniger angemerkt.

## Aufgesuchte Ruhe- und Erholungsbereiche

Frage: Welche öffentlichen Grünflächen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden suchen Sie bevorzugt auf, wenn Sie nach Ruhe und Erholung suchen?

Bei den benannten Ruhe- und Erholungsbereichen dominieren mit großem Abstand die stadt- und landschaftsprägenden großen Grüngebiete. Die Elbwiesen (und innenstadtnahen Elbhänge), die Dresdener Heide und der Große Garten werden am häufigsten benannt, danach folgen der Waldpark Blasewitz, der Zschoner Grund und der Alaunpark. Verschiedene weitere kleinere Parks, landschaftliche Bereiche und auch Friedhöfe werden bereits mit deutlichem Abstand genannt, aber die Summe der verschiedenen Nennungen verdeutlicht die hohe Bedeutung der wohnungsnahen Ruhe und Erholungsbereichen.



Grafik 10: am meisten benannte Ruhe- und Erholungsbereiche (> 10 Nennungen)

## 6. Evaluierung Masterplan 2018

### 6.1 Erfüllungsstand der Maßnahmen aus dem LAP 2018

#### 6.1.1 Maßnahme 1.1 – Programm lauteste Straßen, Teil bauliche Erneuerungen

Bereits 2002 wurde eine Liste bzw. Programm der lautesten Straßen erstellt, welches in den Lärmaktionsplänen 2009, 2014 und 2018 aufgegriffen und fortgeschrieben wurde. Auch wenn eine Prioritätensetzung zugunsten der besonders lärm auffälligen Straßen bei der Sanierung oder der Umgestaltung nicht durchgängig umgesetzt werden konnte, diente die Liste der Orientierung für das Straßen- und Tiefbauamt und es konnten auch in der Laufzeit des LAP 2018 zahlreiche Straßenabschnitte erfolgreich saniert, umgestaltet oder ausgebaut werden. Für den Zeitraum 2018 bis 2023 sind folgende Straßen (-abschnitte) zu benennen:

- Bischofsplatz (2018)
- Lübecker Straße zwischen Werkstättenstraße und Emerich-Ambroß-Ufer (2018)
- Großenhainer Straße zwischen Hansastrasse und Fritz-Reuter-Straße (mit Lärmvorsorge)
- Kesselsdorfer Straße zwischen Wernerstraße und Tharandter Straße (Umbau zur Zentralthaltestelle der Straßenbahn (mit Lärmvorsorge)
- Loschwitzer Straße zwischen Schubertstraße und Berggartenstraße (Sanierung 2023 begonnen)

Hinzuweisen ist darauf, dass für einen großen Teil der lärmintensivsten Straßen bereits seit vielen Jahren Planungen vorangetrieben werden. Insbesondere die Komplexität der Planungsprozesse und teilweise auch die personellen und finanziellen Ressourcen verhindern eine schnellere Abarbeitung. Auf die bereits vorbereiteten Maßnahmen wurde gesondert verwiesen. Die Maßnahme ist mit der neu aufgestellten Liste der lautesten Straßen weiterzuführen.

#### 6.1.2 Maßnahme 1.2 – Programm lauteste Straßen, Teil ergänzende Lärminderungsmaßnahmen

Insbesondere für Straßen bei denen bauliche Maßnahmen weitgehend erschöpft sind, dennoch aber hohe Betroffenheiten vorliegen, war eine Prüfung möglicher weiterer Maßnahmen bereits im LAP 2013 enthalten und wurde auch 2018 als Maßnahme 1.2 benannt. Die entsprechenden Untersuchungen wurden durchgeführt und die Ergebnisse in einem gesonderten Erläuterungsbericht<sup>16</sup> niedergelegt. Dabei wurden für verschiedene Straßenabschnitte sinnvolle Maßnahmenansätze identifiziert, über die innerhalb der Stadtverwaltung kein abschließender Konsens erzielt werden konnte.

---

<sup>16</sup> *Programm der lautesten Straßen, Teil ergänzende Lärminderungsmaßnahmen  
im Auftrag der Stadtverwaltung Dresden, Umweltamt  
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, 2017*

6.1.3 Maßnahme 2.1 – Fertigstellung/ Beschlussfassung Teilgebiets (TG)-LAP Innere Neustadt

Die Bearbeitung für den TG-LAP Innere Neustadt wurde 2018 wieder aufgenommen und im LAP 2018 als Maßnahme benannt. Nach Beschluss des TG-Lärmaktionsplanes am 4. März 2021 (Beschluss-Nr. V0372/20-SR/022/2021) ist diese Maßnahme (Planaufstellung) vollständig erfüllt.

6.1.4 Maßnahme 2.2 – Pilotprojekt Entwicklung des TG-LAP Friedrichstadt zum Integrierten Verkehrs- und Lärminderungskonzept

Maßnahme 2.2 enthält als Pilotprojekt die Weiterentwicklung des bereits 2010 bis zum Entwurf geführten und auch in der Öffentlichkeit diskutierten TG-LAP Friedrichstadt zu einem Integrierten Verkehrs- und Lärminderungskonzept. Hintergrund dieser Maßnahme ist, dass die parallele Erarbeitung von in großen Teilen deckungsgleichen Verkehrskonzepten und Lärminderungskonzepten (wie für die Äußere Neustadt geschehen) zukünftig vermieden werden soll. Die Maßnahme wurde mit der Zusammenführung verkehrlicher und lärmindernder Maßnahmen aufgenommen und ein Entwurf im Juni 2022 vorgelegt. Die abschließende kommunalpolitische Diskussion steht noch aus, so dass die Maßnahme bis zur Beschlussfassung weitergeführt wird.

6.1.5 Maßnahme 2.3 – Aufstellung weiterer integrierter Verkehrs- und Lärminderungskonzepte

Mit dem Abschluss der Teilgebiets-Lärmaktionspläne Äußere Neustadt und Innere Neustadt und der Fortführung des Integrierten Verkehrs- und Lärminderungskonzeptes Friedrichstadt wurden die Gebiete mit den höchsten Lärmbetroffenheiten bearbeitet. Die Bearbeitung weiterer (weniger stark betroffener) Gebiete ist nicht vorgesehen. Die Maßnahme wird nicht weitergeführt.

6.1.6 Maßnahme 3 – Pilotprojekt lärmindernder Straßenbelag

Aufgrund der grundsätzlich positiven Erfahrungen aus dem Einbau eines besonders lärmindernden Fahrbahnbelages in der Hechtstraße wurde im LAP 2018 eine Fortführung dieser Maßnahme berücksichtigt. Zwischenzeitlich wurde die Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12/ 24) ebenso fortgeschrieben, wie die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 2019). In der RLS 19 sind in Tabelle 4a die entsprechenden Korrekturfaktoren für die verschiedenen Regelbauweisen aufgeführt. Es wird davon ausgegangen, dass zukünftig innerorts nur noch Beläge mit einem abmindernden Korrekturfaktor der Lärmemissionen für die eingesetzten Straßendeckschichten von mindestens -2,6 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag (nicht geriffelter Gußasphalt) eingesetzt werden. Daher bedarf es keiner Fortführung dieser Maßnahme.

#### 6.1.7 Maßnahme 4 – Ausbau des Netzes mit Rasengleis

Im Berichtszeitraum 2013 bis 2018 wurde kein neuer Streckenabschnitt mit Rasengleis fertig gestellt. Die Dresdner Verkehrsbetriebe bekennen sich jedoch eindeutig zu dieser Ausbauf orm, die neben lärmseitigen Wirkungen auch das Mikroklima günstig beeinflusst (Temperatur, Wasserhaushalt, Feinstaub). Bislang gibt es in Dresden 29 km Rasengleis. Im Stadtbahnprogramm 2020 sind neue Abschnitte mit Rasengleis vorgesehen (z.B. Nürnberger Straße), auch bei den anderen Ausbauabschnitten wird diese Ausbauf orm geprüft und bei entsprechender Eignung eingesetzt. Die Maßnahme als Daueraufgabe gilt daher als teilweise umgesetzt und ist weiterhin fortzusetzen.

#### 6.1.8 Maßnahme 5 – Geschwindigkeitsmonitoring an Lärmbrennpunkten

Mit dem Geschwindigkeitsmonitoring soll sichergestellt werden, dass an Lärmbrennpunkten die zulässigen Geschwindigkeiten im Mittelwert weitestgehend eingehalten werden. Sofern signifikante Überschreitungen festgestellt werden, wäre dies Anlass für konkrete Geschwindigkeitskontrollen an diesen Straßenabschnitten. Im Rahmen von Maßnahme 1.2 (Programm der lautesten Straßen, Teil ergänzende Lärminderungsmaßnahmen) wurden auch die Geschwindigkeiten an den zu betrachtenden Straßen erfasst. Damit kann die Maßnahme als weitgehend erfüllt betrachtet werden. Es wurden keine signifikanten Überschreitungen der mittleren Geschwindigkeit ermittelt, die zu einer dauerhaften Erhöhung der Lärmpegel führen (unabhängig von einzelnen, teils deutlichen Überschreitungen). Die Maßnahme wird daher als Monitoring nicht weitergeführt.

#### 6.1.9 Maßnahme 6 – Verdichten von Geschwindigkeitskontrollen

Aus dem Geschwindigkeitsmonitoring an Lärmbrennpunkten (siehe Maßnahme 5) konnte abgeleitet werden, dass keine gravierenden dauerhaften Überschreitungen der durchschnittlichen Geschwindigkeit vorliegen, denen primär aus Lärmgründen zu begegnen ist. Die Maßnahme wird daher nicht weitergeführt.

#### 6.1.10 Maßnahme 7 – B 6 in Cossebaude, straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Für die gemäß Lärmkartierung 2018 erheblich lärmbelastete Ortsdurchfahrt der B 6 in Cossebaude konnten die zunächst vorgesehenen straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen (Tempo 30) nicht umgesetzt werden und waren Gegenstand einer verwaltungsgerichtlichen Überprüfung. Im Ergebnis der Überprüfung wurde abschließend die Anordnung von Tempo 30 für den Nachtzeitraum im Abschnitt westlich der Ludwigstraße angeordnet. Die Maßnahme ist daher als umgesetzt einzuschätzen.

## **6.2 Erfüllungsstand der Begleitaufträge aus dem LAP 2018**

### **6.2.1 Begleitauftrag 1 – Weiterführung/ Ergänzung des Verkehrsmengenmonitorings**

Die Sicherstellung einer qualitätsgerechten Kartierung ist insbesondere von konsolidierten Eingangsdaten abhängig. Dabei haben die Verkehrsmengen (inklusive Schwerverkehrsanteile) eine besondere Bedeutung. Für die Kartierung 2022 konnten auf der Grundlage der systematischen Erfassungen der Landeshauptstadt Dresden wiederum qualifizierte Daten bereitgestellt werden. Der Begleitauftrag wurde demnach vollständig erfüllt. Die Fortführung des Begleitauftrages ist nicht mehr notwendig, da das Straßen- und Tiefbauamt Verkehrszahlen laufend und systematisch erfasst.

### **6.2.2 Begleitauftrag 2 – Prüfung kommunales Programm passiver Lärmschutz**

In der Laufzeit 2013 bis 2018 und 2018 bis 2023 erfolgte keine Prüfung und/ oder Neukonzipierung des Programms passiver Schallschutz. Der Begleitauftrag gilt daher als nicht erfüllt. Wie jedoch die Auswertungen im Programm der lautesten Straßen zeigen, nimmt die Anzahl derjenigen Straßenabschnitte zu, bei denen trotz Umsetzung von baulichen und sonstigen Maßnahmen nach wie vor hohe Betroffenheiten mit gesundheitsbeeinträchtigendem Lärm vorliegen, so dass passivem Schallschutz trotz aller anderen Bemühungen und langfristiger Entwicklungen eine noch höhere Bedeutung zukommt. Statt der Prüfung als Begleitauftrag wird deshalb ein neues Programm passiver Schallschutz als Maßnahme im Masterplan Lärm2024 verankert.

### **6.2.3 Begleitauftrag 3 – Lärmkataster/ Informationen zu Lärminderungsmaßnahmen**

Der Aufbau eines Lärmkatasters dient der weiteren Qualifizierung der Lärmaktionsplanung. Zur Systematisierung der Bemühungen zur Lärminderung ist es unerlässlich, alle relevanten Informationen im schnellen und möglichst vollständigen Zugriff zu haben. Mit der Entwicklung eigener Instrumentarien und Vorgehensweisen wurde dieser Anspruch zumindest anteilig umgesetzt (interne Fortschreibung eigener Datenbanken für die Lärmkartierung). Mit der veränderten Brennpunktbetrachtung in der Lärmaktionsplanung – insbesondere der Einbeziehung aller Streckenabschnitte mit Belastungen im  $L_{\text{NIGHT}} > 55 \text{ dB(A)}$  – kommt jedoch der Verfügbarkeit von Informationen zur Realisierung passiver Schallschutzmaßnahmen eine erhöhte Bedeutung zu. Mit dem aktuellen Lärmaktionsplan wurde bereits eine vertiefende Informationsaufbereitung vorgenommen, die jedoch noch Lücken aufweisen kann und dem Grunde nach fortzusetzen ist.

### **6.2.4 Begleitauftrag 4 – Katalog Schutzmaßnahmen ruhige Gebiete**

In Umsetzung der bereits im LAP 2009, 2015 und 2019 festgelegten ruhigen Gebiete sollte ein Katalog potenzieller Schutzmaßnahmen gegen eine (weitere) Verlärmung erarbeitet werden. Dies ist bislang nicht erfolgt (Begleitauftrag nicht erfüllt). Projektmittel für besondere Schutzmaßnahmen stehen nicht zur Verfügung. Daher wird der Begleitauftrag in dieser Form nicht weitergeführt, die Festlegung und der Schutz der Gebiete jedoch als Maßnahme verankert.

#### 6.2.5 Begleitauftrag 5 – Arbeitskreis Lärminderung

Der Arbeitskreis Lärminderung begleitet seit 2009 die Aufstellung bzw. Fortschreibung des Masterplanes Lärminderung als auch der teilgebietsbezogenen Lärmaktionspläne sowie auch Einzelmaßnahmen des Masterplanes Lärminderung und hat sich als weitgehend effektives Gremium herausgestellt. Der Begleitauftrag wurde vollständig erfüllt, soll aber auch in den weiteren Schritten inhaltlich fortgeführt werden.

#### 6.2.6 Begleitauftrag 6 – Umsetzungsberichte und Öffentlichkeitsarbeit

Monitoring und Evaluierung sowie die darauf aufbauende Berichterstattung und Öffentlichkeitsarbeit sind permanente Bestandteile von strategischen oder periodisch wiederkehrenden konzeptionellen Plänen bzw. Aktionsplänen. Der Umweltbericht der Landeshauptstadt Dresden 2021/2022<sup>17</sup> spiegelt das Thema Lärm sowohl in Bezug auf die vorhandenen Belastungen als auch die Bilanz der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung nur in geringem Umfang wider. Die Lärmminde-rungs- und -aktionsplanung der letzten 20 Jahre in Dresden kann in Verbindung mit dem erreichten Stand der Straßensanierungen jedoch durchaus als sehr erfolgreich gelten. Eine diesbezügliche Information an die kommunalpolitischen Gremien und die Bevölkerung sollte deshalb fortgesetzt und qualifiziert werden.

### 6.3 **Fazit der Evaluierung**

Im Zeitraum 2018 bis 2023 konnten eine Reihe der Maßnahmen und Begleitaufträge des LAP teilweise oder vollständig umgesetzt werden. An mehreren Lärmbrennpunkten konnten die Straßen saniert werden, der Teilgebiets-Lärmaktionsplan innere Neustadt wurde beschlossen und das Integrierte Verkehrs- und Lärminderungskonzept für die Friedrichstadt als Entwurf vorgelegt. Für die Fortführung der Lärmaktionsplanung verbleiben als Schwerpunkte das aktualisierte Programm der lautesten Straßen sowie weitere Maßnahmen.

Die bisher benannten Begleitaufträge stellten die dauerhaften Aktivitäten zur Qualifizierung, Überwachung und Nachsteuerung des Umsetzungsprozesses dar und bildeten damit die eigentliche Verwaltungsarbeit ab. Ein Teil der Begleitaufträge erwies sich aus verschiedenen Gründen nicht als umsetzbar. Vor diesem Hintergrund erfolgt im Weiteren keine Neuformulierung von Begleitaufträgen, jedoch ein kurzer Abriss der erforderlichen Aktivitäten zur Begleitung des LAP in der Periode 2024 bis 2029 und der Vorbereitung der nächsten Fortschreibung.

---

<sup>17</sup> Umweltbericht 2021/2022 - Fakten zur Umwelt  
Herausgeber: Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt, Januar 2024

## **7. Maßnahmen des Masterplanes Lärminderung**

### **7.1 Vorbemerkungen**

Nachfolgend wird in Anlehnung an die bisherigen Lärmaktionspläne/ Masterpläne Lärminderung das Maßnahmenkonzept neu aufgestellt/ fortgeschrieben.

Straßen, bei denen im Rahmen eines bereits erfolgten umfangreichen Aus- oder Umbaus mit Planrechtsverfahren aktiver und passiver Schallschutz nach den Vorgaben der 16. BImSchV realisiert wurde (Lärmvorsorge) werden im Maßnahmenenteil (insbesondere Programm der lautesten Straßen) zukünftig nicht mehr berücksichtigt, da der wohnungsbezogene Gesundheitsschutz dem Grunde nach gegeben ist.

Für die Maßnahmen erfolgt auch eine Benennung von potenziellen Umsetzungszeiträumen, die jedoch im Weiteren in Abhängigkeit der finanziellen (Bereitstellung Haushalt- bzw. Projektmittel) und personellen Ressourcen der jeweiligen Maßnahmenträger anzupassen sind.

Als kurzfristige Maßnahmen werden solche bezeichnet, die innerhalb der nächsten beiden Jahre umgesetzt werden (2025/ 2026). Mittelfristige Maßnahmen werden innerhalb der Frist des Lärmaktionsplanes umgesetzt (bis in 5 Jahren – bis 2029/ 2030). Langfristig sind die Maßnahmen, die über die 5 Jahre hinaus zu verfolgen und umzusetzen sind. Daueraufgaben sind solche, die ständig im Verwaltungshandeln etabliert sein müssen. Sofern bauliche Maßnahmen erst mittel- bis langfristig möglich sind, sind verkehrsorganisatorische Interimsmaßnahmen zu prüfen.

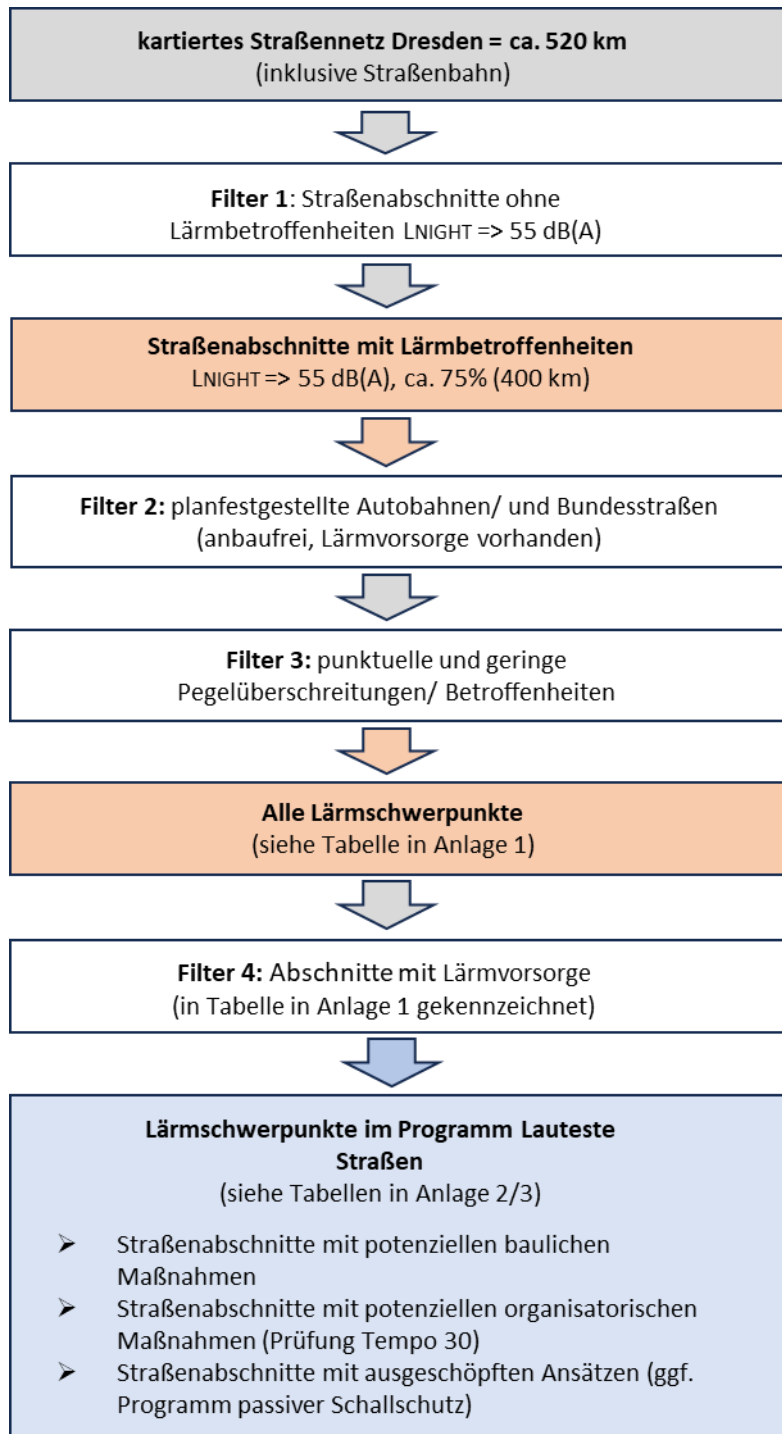
### **7.2 Fortschreibung Programm der lautesten Straßen**

#### **7.2.1 Grundlagen**

Für das Programm der lautesten Straßen wurden die kartierten Straßen vertiefend analysiert und „gefiltert“. Zunächst wurden alle Straßenabschnitte herausgefiltert, die keine Überschreitungen der Lärmpegel im  $L_{\text{NIGHT}}$  von 55 dB(A) aufweisen (Filter 1). Es verbleiben die Straßen (-abschnitte) mit Lärmbetroffenheiten, was ca.  $\frac{3}{4}$  des kartierten Straßennetzes betrifft.

In einem nächsten Schritt (Filter 2) wurden diejenigen Abschnitte des kartierten Straßennetzes herausgefiltert, die als neu gebaute klassifizierte Straßen des übergeordneten Netzes gemäß den Festlegungen aus den Planfeststellungsverfahren mit umfassender Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV ausgestattet wurden. Aufgrund ihres anbaufreien Charakters (keine direkte Erschließungsfunktion) wurde der Schallschutz weitestgehend durch Schallschutzwände realisiert. Die betrifft die Autobahnen BAB A4, BAB A 17 (und teilweise auch die BAB A 13) sowie die Bundesstraße B 173 vom westlichen Ortseingang Dresden bis zum Tunnel Bramschstraße. Mittels eines weiteren Filters (Filter 3) wurden ergänzend geringe/ punktuelle Pegelüberschreitungen herausgefiltert.





Grafik 11: Ablaufstruktur zur Herausarbeitung der Handlungsschwerpunkte (Programm lauteste Straßen)

Im Ergebnis dieser Schritte wurden alle erkannten Lärmschwerpunkte – unabhängig von bereits erfolgter Lärmvorsorge – herausgearbeitet und in der Tabelle in **Anlage 1** zusammengestellt. Diese Tabelle enthält auch noch diejenigen Straßen (-abschnitte), die seit der Kartierung 2022 gebaut wurden bzw. sich derzeit im Bau befinden.

In der Tabelle in **Anlage 2** sind die Straßen benannt, die seit der Kartierung 2022 gebaut wurden bzw. sich im Bau befinden (Stand August 2024).

Ausgehend von visuellen Einschätzungen wurden in der Tabelle in **Anlage 3.1** diejenigen Straßenabschnitte gekennzeichnet, für die offenbar **bauliche Maßnahmen** mit der Folge einer deutlichen Lärminderung als möglich erscheinen (Deckentausch, Sanierung besonders schadhafter Fahrbahnoberflächen, Ersatz der Betoneindeckung des Gleisbereiches usw.). Aus der Tabelle lässt sich entnehmen, dass bereits für mehrere Straßen mit hohen Betroffenheiten bauliche Maßnahmen in fortgeschrittener planerischer Vorbereitung sind oder teils sogar Baurecht geschaffen wurde (erfolgte Planfeststellungen), bei denen davon ausgegangen werden kann, dass eine Realisierung innerhalb der Laufzeit des LAP (fünf Jahre) erfolgt oder zumindest begonnen wird.

Bei den weiteren aufgeführten Straßen gibt es entweder noch keine konkreten Planungen bzw. diese befinden sich in einem frühen Planungsstadium. Eine realistische Einschätzung, wann diese Straßen saniert bzw. ausgebaut werden können ist derzeit nicht möglich. Dies ist insbesondere von der Verfügbarkeit finanzieller (Haushaltsmittelbereitstellung) und personeller Ressourcen abhängig. Dies ist aber in weiterführenden Untersuchungen in Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern und der DVB zu überprüfen und zu konkretisieren (Maßnahme 1.1). An allen diesen Straßen kann im Rahmen der Sanierung eine Minderung der Lärmemissionen von 2 bis 6 dB erreicht werden, abhängig vom derzeitigen Zustand und Belag). Aufgrund des unbestimmten Sanierungs-/ Ausbaupunktes ist für diese Straßen eine Prüfung der zeitweiligen Anordnung von Tempo 30 (siehe nachfolgender Absatz).

Sofern die baulichen Maßnahmen als ausgeschöpft erscheinen (guter Zustand der Straßen und der Gleisbereiche) kommt eine Prüfung von **verkehrsplanerischen/verkehrsorganisatorischen Maßnahmen** in Betracht (Entlastung der Straßen/ Tempo 30 ganztags oder nur nachts oder beschränkt auf bestimmte Fahrzeuggruppen). Hinzuweisen ist darauf, dass insbesondere bei den hier betrachteten Hauptverkehrsstraßen Entlastungen durch Verkehrsverlagerung nur im Ausnahmefall möglich sind (und im Regelfall eher neue Lärmprobleme verursachen würden). Potenzielle Geschwindigkeitsreduzierung sind insbesondere vor dem Hintergrund der leistungsfähigen und schnellen Abwicklung des ÖPNV, dem erforderlichen Fahrzeug- und Personaleinsatz sowie dem Vorhandensein von koordinierten Lichtsignalanlagen zu bewerten. Eine Einzelprüfung dieser Maßnahmenansätze erfolgt daher nicht im Rahmen des Masterplanes, sondern als nachgelagerte Aufgabe im Rahmen der Maßnahme 1.2. Ein erster Vorschlag der zu prüfenden Straßen ist in der Tabelle in **Anlage 3.2** enthalten. Eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h führt zu deutlichen Lärminderungen von mindestens 2 dB (bei höheren Lkw-Anteilen) bis zu 3,9 dB (bei ausschließlichen Pkw-Verkehr/ sehr geringen Lkw-Anteilen). Eine Reduktion von 60 auf 50 km/h bewirkt ebenfalls eine deutlichen Lärminderung von 1,7 dB (siehe <sup>18</sup>).

---

<sup>18</sup> Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen  
Umweltbundesamt, 2023

Temporäre Reduktionen der zulässigen Geschwindigkeit als probates Mittel der Lärminderung können auch infrage kommen, wenn aufgrund der verfügbaren finanziellen und/ oder personellen Ressourcen bauliche Maßnahmen mittelfristig nicht umgesetzt werden können. Alle Straßen aus Anlage 3.1, die im Zeitraum des LAP bis 2029 nicht saniert/ ausgebaut werden können, sollten daher ebenfalls hinsichtlich der Anordnung von Tempo 30 geprüft werden.

Sofern keine verkehrsplanerischen/ verkehrsorganisatorischen Ansätze mehr in Betracht kommen oder auch bei bereits angeordneten Tempo 30 die hier zugrunde gelegten Schwellen der Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) über den Gesamttag bzw. 55 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten werden (insbesondere unter bestimmten Rahmenbedingungen wie sehr hohen Verkehrsbelastungen oder engen Straßenräumen, ...) verbleiben als „letztes Mittel“ **Maßnahmen des passiven Schallschutzes** für bislang nicht oder nur mit vereinfachten Maßnahmen teilsanierte Gebäude. Dafür ist ein entsprechendes kommunales Förderprogramm aufzulegen (siehe Maßnahme 1.3).

Als Hilfe für eine Priorisierung der Maßnahmen beim weiteren Straßenausbau zur Lärminderung bzw. der Durchführung verkehrsplanerischer/ verkehrsorganisatorischer Maßnahmen durch die zuständigen Fachämter wurde für alle Abschnitte aus der Tabelle in Anlage 2 ein längennormierter Betroffenenindex wie folgt ermittelt und in der Tabelle mit aufgeführt:

$$BI = (L_{NIGHT-55 \text{ dB(A)}}) * \text{Anzahl Einwohner} / 100 \text{ m}$$

Im hier berechneten Betroffenenindex (BI) wird die Höhe der Pegelüberschreitung im  $L_{NIGHT}$  multipliziert mit der Anzahl der betroffenen Einwohner. Ein hoher Index wird also erreicht, wenn sehr viele Einwohner betroffen sind oder die Pegelüberschreitungen sehr hoch ausfallen. Bei einem sehr hohen Index überlagern sich hohe Überschreitungen mit hohen Betroffenenzahlen. Im Anschluss erfolgt eine Normierung auf 100 m Länge, um die sehr unterschiedlichen Abschnittslängen zu berücksichtigen. An Knotenpunkten wurde keine Längenausdehnung ermittelt, daher wird vereinfachend eine Länge von 100 m angenommen.

Die Spanne des längennormierten Betroffenenindices liegt zwischen 6 und 615. In der Tabelle in Anlage 2 wurden die Indices in drei Prioritätsstufen eingeordnet.

- Priorität C: Straßenabschnitte mit BI zwischen 1 und 100 → insgesamt 51 Abschnitte
- Priorität B: Straßenabschnitte mit BI zwischen 101 und 200 → insgesamt 20 Abschnitte
- Priorität A: Straßenabschnitte mit BI > 200 → insgesamt 9 Abschnitte

Die Prioritäten sind lediglich als Unterstützung für die Ableitung konkreter Maßnahmen anzusehen, da auch eine andere Stufeneinteilung möglich wäre und die Festlegung konkreter Einzelmaßnahmen sich nicht ausschließlich an Gründen der Lärminderung orientieren kann. Vielmehr sind auch weitere Faktoren zu berücksichtigen (Zeit zur Erlangung des Baurechtes, Gesamtkosten/ Finanzierungsaspekte/ Fördermittel, gemeinsame Bauvorhaben der Landeshauptstadt Dresden mit Dritten (z.B. DVB oder Stadtentwässerung), Bedeutung für den ÖPNV etc.).

### 7.2.2 Programm der lautesten Straßen – Teil bauliche Maßnahmen

Im Programm der lautesten Straßen sind in Maßnahme 1.1 solche Straßen, die noch immer (oder auch wieder) mit starken baulichen Defiziten bzgl. Fahrbahnbelag und Gleisbereich gekennzeichnet sind, herauszuarbeiten und sukzessive der weiteren Planung bis zur Sanierung zuzuführen. Die Sanierung/ Erneuerung ist hier als klar umrissene Maßnahme der Lärminderung zu benennen. Als erster Schritt zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt die Ableitung der infrage kommenden Straßen auf der Grundlage der Tabelle in Anlage 3.1. Sofern die Straßen nicht in der Laufzeit des LAP 2024 in die Bauprogramme übernommen werden können, sind diese Straßenabschnitte auf mögliche kurzfristig wirksame verkehrsorganisatorische Maßnahmen gemäß Maßnahme 1.2 zu prüfen.

#### **Maßnahme 1.1: Programm der lautesten Straßen, Teil bauliche Maßnahmen**

Abgleich der Aufstellung der lärm auffälligen Straßenabschnitte gemäß Anlage 3.1 mit den vorhandenen Bauprogrammen und sukzessive Sanierung/ Instandsetzung/ grundhafter Ausbau

Maßnahmenträger: Straßen- und Tiefbauamt  
(DVB AG insbesondere bei schadhaften Gleisbereichen)

Zeitraum: Daueraufgabe

Priorität: hoch

Mittelbereitstellung: entsprechend Haushaltvorgaben

### 7.2.3 Programm der lautesten Straßen – Teil verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Für diejenigen Straßen (-abschnitte), bei denen die Lärmpegel trotz intakter (oder gar bereits sanierter) Fahrbahnoberflächen im  $L_{\text{NIGHT}}$  55 dB(A) überschreiten oder bei denen eine lärmmindernde Sanierung in den nächsten fünf Jahren (Zeitraum 2025 bis 2030) nicht absehbar ist, kommen zur kurzfristigen Senkung der Lärmemissionen dem Grunde nach nur verkehrsplanerische/ verkehrsorganisatorische Ansätze infrage, die jedoch eines differenzierten Prüfvorganges bedürfen. Dafür wurde seitens des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften ein differenzierter Prüfbogen für die Einführung von Tempo 30 entwickelt, welcher den Prüfungen gemäß Maßnahme 1.2 zugrunde zu legen ist. Zielstellung ist die kurzfristige Einhaltung gesundheitlich weitgehend unbedenklicher Lärmpegel. Für Straßenabschnitte mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h, die als Lärmbrennpunkt herausgearbeitet wurden, ist zunächst eine Absenkung auf Tempo 50 zu prüfen.

In Anlage 3.2 sind die zu prüfenden Straßenabschnitte zusammengestellt. Wie oben benannt, sind zudem die Straßen (-abschnitte) aus Anlage 3.1 in den Prüfvorgang einzubeziehen, bei denen eine Sanierung/ Ausbau erst mittel- bis langfristig infrage kommt.

### **Maßnahme 1.2: Programm der lautesten Straßen, Teil verkehrsorganisatorische Maßnahmen**

Prüfung ergänzender Lärminderungsmaßnahmen an lärmauffälligen (Anlage 3.1) und kurzfristig nicht zu sanierenden Straßen (Anlage 3.2) im Hauptverkehrsstraßennetz mit folgenden Ansätzen:

- Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) anhand des vorliegenden Formblattes für die Abwägung der Lärmbetroffenheit und den Belangen des Verkehrs (allgemein/ nur nachts/ Beschränkung auf Verkehrsarten)
- Abstimmung mit/ Einbeziehung der Beteiligten (DVB, STA und Verkehrsbehörde)
- Einleitung der erforderlichen Umsetzungsschritte einschließlich Benennung von Prioritäten, Kosten und Verantwortlichen

Maßnahmenträger:	Umweltamt/ Straßen- und Tiefbauamt
Zeitraum:	kurzfristig (Prüfung 2025/ 2026)
Priorität:	hoch
Mittelbereitstellung:	aus laufenden Mitteln des Umweltamtes

## **7.3 Programm der lautesten Straßen - passiver Lärmschutz**

Die Auswertung der Kartierung macht deutlich, dass an zahlreichen Straßen potenzielle gesundheitsgefährdende Lärmpegel auch dann noch bestehen, wenn die Straßen sich in einem guten Zustand befinden und lärmindernde Fahrbahnoberflächen nach dem Stand der Technik (und des Regelwerkes) eingebaut wurden. Es ist davon auszugehen, dass an vielen dieser Straßen auch zusätzliche verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung (insbesondere Tempo 30) nach entsprechender Prüfung in Maßnahme 1.2 nicht umsetzbar sein werden, da die rechtlichen Rahmenbedingungen oder die Funktion der Straße oder die Führung des ÖPNV dagegensprechen. Für diesen Fall – wenn alle anderen Maßnahmen erschöpft sind – soll die Förderung von passivem Schallschutz (ggf. klar beschränkt auf Lärmschutzfenster) für bereits seit vor 1990 bestehende Bebauung seitens der Stadt Dresden ermöglicht werden. Die konkreten Voraussetzungen für die Förderung sind bei der Aufstellung des Programms zu benennen. Denkbar sind z.B. Ansätze:

- Private Eigentümerschaft wie oben benannt (keine institutionellen Anleger oder großen Wohnungsbauunternehmen)
- Keine Komplettsanierung und damit keine Verfügbarkeit von Fördermitteln des Bundes und des Landes (z.B. aus der energetischen Sanierung)
- Keine bereits erfolgte Lärmvorsorge
- Lärmvorsorge infolge laufender oder beabsichtigter Planrechtsverfahren nicht zu erwarten
- Noch festzulegende konkrete Auslösewerte

### Maßnahme 1.3: Kommunales Programm passiver Lärmschutz

Auflage und Verstetigung eines erneuten kommunalen Programms für passiven Lärmschutz (Schallschutzfensterprogramm) für Wohngebäude mit folgenden Schritten:

- Formulierung der konkreten Förderbedingungen
- Einstellung entsprechender Mittel in den Folgehaushalt
- Fördermittelinanspruchnahme prüfen/ evaluieren

verantwortlich:	Umweltamt
Zeitraum:	kurzfristig (möglichst ab 2027)
Priorität:	hoch
Mittelbereitstellung:	entsprechend Haushaltvorgaben/ Förderung

Erfahrungen aus den bereits 1998 geltenden Fördermöglichkeiten in Dresden sowie auch aus der Lärmaktionsplanung in anderen Städten zeigen, dass voraussichtlich nur eine geringe Inanspruchnahme von Fördermitteln erfolgt, da ein hoher Sanierungsstand der Gebäude (mit qualitativ hochwertigen Fenstern) vorhanden ist. Zielstellung für dieses Programm ist aber insbesondere die Förderung von Einzelfällen, bei denen keine anderen Fördermöglichkeiten bestehen, eine Lärminderung durch bauliche oder organisatorische Maßnahmen nicht möglich ist, aber hohe Betroffenheiten an unzureichend oder noch nicht sanierten bestehen (z.B. Gebäude an Knotenpunkten).

## 7.4 Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes in Verkehrskonzepten

Zielstellung von ganzstädtischen oder teilräumlichen Verkehrskonzepten ist im Regelfall neben der Gewährleistung der erforderlichen verkehrlichen Funktionalitäten (Ver- und Entsorgung, Rettungswesen etc.) auch die Minderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt. Im aktuellen Prozess zur Aufstellung des Mobilitätsplanes 2035+ wurden Leitziele diskutiert und im Dezember 2022 beschlossen. In den 14 Leitzielen wurde das Thema Lärm folgendermaßen aufgegriffen: „**Gesundheit:** Verkehr wird leiser und sauberer und Dresden hält die Grenzwerte für Lärm und Luftqualität ein. Das Verkehrssystem fördert aktive Mobilität“ (siehe <sup>19</sup>). Als wichtigste im Mobilitätsplanes 2035+ zu verfolgende Strategien in Bezug auf Lärm sind insbesondere zu benennen:

- Vermeidung von unnötigem Kraftfahrzeugverkehr durch geeignete Strukturen und Angebote („Stadt der kurzen Wege“, „15-min-Stadt“)
- Besondere Förderung der weniger lärmintensiven Verkehrsarten (Fuß+Rad+ÖPNV)
- Weitgehende Bündelung des nicht vermeidbaren Kraftfahrzeugverkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz bzw. auf wenig sensiblen Routen

<sup>19</sup> <https://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/mobilitaetskonzepte/mobilitaetsplan-2035plus/leitziele-fuer-mobilitaet.php>

- Verkehrsberuhigung im Nebennetz

**Maßnahme 2: Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes im Mobilitätsplan 2035+ und weiteren Verkehrskonzepten**

Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes im Masterplan Mobilität 2035+ sowie in zukünftig aufzustellenden Verkehrs- und Mobilitätskonzepten (inklusive von Überlegungen von smart-city-zones) einschließlich der Verankerung lärmindernder Maßnahmen

Maßnahmenträger: Amt für Stadtplanung und Mobilität

(mit grundsätzlicher Einbeziehung des Umweltamtes)

Zeitraum: kurzfristig für den Mobilitätsplan 2035+/ Daueraufgabe für weitere Verkehrs- und Mobilitätskonzepte

Priorität: mittel

Mittelbereitstellung: vorhabenbezogene Mittelbereitstellung

Den Mobilitätsplan konkretisierende (teilräumliche oder sektorale) Verkehrs- und Mobilitätskonzepte kommt ergänzend eine hohe Bedeutung zu, da in der Fläche hochwirksame kleinteilige Maßnahmen nicht Gegenstand von Strategieplänen sein können. Zu benennen wären hier insbesondere das Radverkehrskonzept (siehe <sup>20</sup>) oder die Fußverkehrsstrategie (siehe <sup>21</sup>). Über das Erfordernis weiterer teilräumlicher Verkehrs- und Mobilitätskonzepte ist in Abhängigkeit der Randbedingungen und Ressourcen gesondert zu entscheiden.

## 7.5 Ausbau des Netzes mit Rasengleis

Die Ausbildung der Straßenbahngleise als Rasengleis leistet einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung/ Lärmvermeidung und zur Klimaresilienz. Umbauten sind jedoch nicht als eigenständige Lärmschutzmaßnahme vorzunehmen, sondern aufgrund der immensen Kosten nur im Zusammenhang mit ohnehin anstehenden Erneuerungen. Bei Neubauten ist grundsätzlich immer der Einsatz eines Rasengleises zu prüfen. Aktuell ist der Einbau von Rasengleisen in folgenden Abschnitten geplant:

- Haltestelle Synagoge (Haltestelle und Rampen, Länge 85 m)
- Campuslinie Teilabschnitt 1.2 (über die Nürnberger Straße), von Hohe Straße bis Nürnberger Ei (Länge 180 m)
- Campuslinie Teilabschnitt 1.3 (über den Zelleschen Weg), von Einsteinstraße bis kurz vor dem Knotenpunkt Teplitzer Straße (Länge 1.500 m)

<sup>20</sup> <https://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/fahrrad/radverkehrskonzept>

<sup>21</sup> [https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/V1338\\_21\\_a\\_Anlage\\_A\\_Fussverkehrsstrategie\\_klein.pdf](https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/V1338_21_a_Anlage_A_Fussverkehrsstrategie_klein.pdf)



**Maßnahme 3: Ausbau des Netzes mit Rasengleis**

Prüfung der Umsetzung weiterer zu sanierender oder neu zu bauender Gleisabschnitte als Rasengleis

- bei Neubauvorhaben aus dem Stadtbahnprogramm 2020 insbesondere in Straßenabschnitten mit Auffälligkeiten hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffen
- bei Erneuerungsmaßnahmen, wenn die Rahmenbedingungen es ermöglichen

Maßnahmenträger: DVB AG/ STA  
 Zeitraum: Daueraufgabe  
 Priorität: mittel  
 Mittelbereitstellung: vorhabenbezogene Mittelbereitstellung

**7.6 Einsatz von Dialogdisplays**

Geschwindigkeitskontrollen bzw. -messungen werden im Regelfall auf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift Verkehrsüberwachung (VwV-VKÜ) insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Die Reduzierung von Lärmimmissionen ist nach VwV-VKÜ kein Anlass für Kontrollen der Geschwindigkeit. Auch die im Stadtgebiet Dresden eingesetzten stationären Blitzer werden überwiegend zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit eingesetzt, stehen teilweise aber auch an lärmauffälligen Straßen. Vor diesem Hintergrund sollen wiederkehrend Dialogdisplays an Lärmbrennpunkten eingesetzt werden, bei denen überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu vermuten sind. Grundlage für die Festlegung der Einsatzorte sind entweder konkrete Vor-Ort-Messungen der Geschwindigkeit (Vorab-Messungen ohne Einsatz Display) bzw. eigene Einschätzungen der Verwaltung oder Hinweise des gemeindlichen Vollzugsdienstes (auch aufgrund der Kontrollen des GVD).

**Maßnahme 4: Einsatz von Dialogdisplays zur Geschwindigkeitsbeeinflussung**

Beschaffung und Einsatz von Dialogdisplays zur Geschwindigkeitsbeeinflussung an Lärmbrennpunkten

Maßnahmenträger: Straßen- und Tiefbauamt  
 Zeitraum: kurzfristig und Überführung in Daueraufgabe  
 Priorität: mittel  
 Mittelbereitstellung: Stadtbezirke und Ortschaften

## 7.7 Pilotprojekt innovative Lärminderungsansätze

Lärminderung mit aktiven Schallschutzmaßnahmen – insbesondere sind hiermit Schallschutzwände und Schallschutzwälle gemeint – hat den großen Vorteil, dass die Schallausbreitung reduziert wird und somit auch eine nachhaltige Entlastung der städtischen Freiräume von Lärmbelastungen möglich wird. Jedoch weisen Lärmschutzwände enorm hohe Kosten auf und sind in bebauten Bereichen kaum zu realisieren. Lärmschutzwälle benötigen zudem noch erhebliche Flächen und sind in bebauten Ortslagen kaum denkbar. Vor diesem Hintergrund haben innovative Ansätze der Lärminderung mit geringeren Kosten und Flächenbedarfen eine äußerst hohe Bedeutung.

Als ein diesbezüglicher innovativer Ansatz können so genannte Diffraktoren benannt werden. Dies sind bauliche Elemente mit einem geringen Flächenbedarf, die begleitend zu Verkehrswegen nahezu ebenerdig (oder als Aufsatz auf Lärmschutzwände oder -wälle) errichtet werden können. Die vom Verkehrsweg ausgehenden Schallwellen werden verwirbelt, teilweise absorbiert und in die Höhe abgelenkt. Diese Elemente sind jedoch kaum in Bereichen dichter Bebauung einzusetzen, in denen die Gebäude unmittelbar an die Gehwegrücklage anschließen. Vielmehr wird (bei ebenerdigem Einsatz) ein Streifen von ein bis zwei Meter Breite für die Einordnung der Diffraktoren benötigt. Zu schützenswerten Gebäuden wird ein weiterer (hier nicht genau zu bemessender) Abstand benötigt, was innerstädtisch nur in Ausnahmefällen möglich ist. Somit kommen Diffraktoren nach derzeitigem Erkenntnisstand insbesondere für folgende Einsatzfälle infrage:

- Schutz von Freibereichen/ Ruhigen Gebieten
- Schutz von Wohngebieten mit größerem Abstand zur Lärmquelle Straße
- Verstärkung der Lärminderung von Lärmschutzwänden/ -wällen durch Aufsatz entsprechender Elemente auf bestehende oder neu zu errichtende Lärmschutzwände/ -wälle

In einem oder ggf. auch mehreren Pilotprojekten soll die Eignung dieser Technik unter verschiedenen Rahmenbedingungen getestet werden. Im Rahmen einer Vorprüfung sind potenzielle Einsatzfälle zu identifizieren und eine Grobplanung einschließlich einer ersten Kostenschätzung vorzunehmen. Denkbar wären z.B. folgende Einsatzfälle:

- Schutz des Ruhigen Gebietes „Junge Heide“ mit dem besonders schützenswerten Raum des Heidefriedhofes (mit teilweiser Auswirkung bis auf Wohnbebauung in Radebeul) durch Einordnung auf der Westseite der A 4 zwischen der Anschlussstelle Wilder Mann bis Stadtgrenze Dresden/ Radebeul (Meißner Straße)
- Schutz des Ruhigen Gebietes Südpark, der eine wichtige Entwicklungsfläche im Zuge der BUGA 2033 werden soll, von der B 170/ Bergstraße aus (Westseite)
- Schutz der Wohnbebauung im Zuge der Meißner Straße/ An den Winkelwiesen/ Erna-Berger-Straße von der B 6 aus (Einordnung auf Südseite B 6)

In Abstimmung mit potenziellen Fördermittelgebern oder ggf. dem Baulastträger (insbesondere Straßenbauverwaltung/ Autobahn GmbH/ DB AG) ist schließlich zu entscheiden, ob und welche Pilotprojekte zur Realisierung ausgewählt werden. Aufgrund des Anspruchs als Pilotmaßnahme sind eine wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung sicherzustellen.

#### **Maßnahme 5: Innovative Lärmschutzmaßnahmen**

Vorprüfung des Einsatzes von „Diffraktoren“ unter verschiedenen Randbedingungen (einschließlich der Abstimmung mit den zu beteiligenden Fachämtern) und Überführung in die Realisierung als Pilotprojekt bei Nachweis der Eignung und Sicherung der Finanzierung.

Folgende Schritte sind zu erbringen:

- Identifizierung geeigneter Einsatzfälle
- Erstellen eines Konzeptes/ Grobplanung mit Kostenschätzungen

sofern weitergeführt:

- Abstimmungen mit potenziellen Fördermittelgebern/ finanziell Beteiligten
- Feinplanung und Umsetzung
- Sicherung der wissenschaftlichen Begleitung und Evaluierung

Maßnahmenträger: Umweltamt (Vorprüfung)/ Straßen- und Tiefbauamt (Umsetzung)

Zeitraum: Vorprüfung kurzfristig (2025) / Umsetzung mittelfristig (2027/ 2028)

Priorität: hoch

Mittelbereitstellung: Konzept aus laufenden Mitteln des Umweltamtes, Umsetzung aus vorhabenbezogener Mittelbereitstellung/ Fördermitteln

## **7.8 Festlegung und Schutz der Ruhigen Gebiete**

Bereits im ersten Masterplan Lärminderung aus dem Jahr 2009 wurden Ruhige Gebiete festgelegt und in den Fortschreibungen 2015 und 2019 geringfügig angepasst. Mit dem Masterplan Lärminderung 2024 erfolgte eine umfangreiche Neuüberprüfung und -festlegung entsprechend der aktuellen Lärmsituation und den Nutzungsmöglichkeiten gemäß FNP (siehe Kapitel 3.7). Maßnahme 6 beinhaltet die Festlegung der Ruhigen Gebiete und den Schutz vor Verlärmung bzw. weiterer Verlärmung. Ein differenzierter Maßnahmenplan – wie im Masterplan 2019 als Begleitauftrag enthalten – wird aufgrund mangelnder Umsetzbarkeit nicht vorgesehen. Jedoch sind die Festlegungen zu den Ruhigen Gebieten in alle Abwägungen der Stadt- und Verkehrsplanung einzubeziehen, um deren Schutz zu gewährleisten und ggf. auch Verbesserungen der Situation herbeizuführen (siehe auch Vorschläge in Maßnahme 5).

**Maßnahme 6: Berücksichtigung der Ruhigen Gebiete**

Berücksichtigung der in Tab. 5 festgelegten Ruhigen Gebiete in der Abwägung bei stadt- und verkehrsplanerischen Vorhaben

Maßnahmenträger: Umweltamt/ alle planenden Ämter

Zeitraum: Daueraufgabe

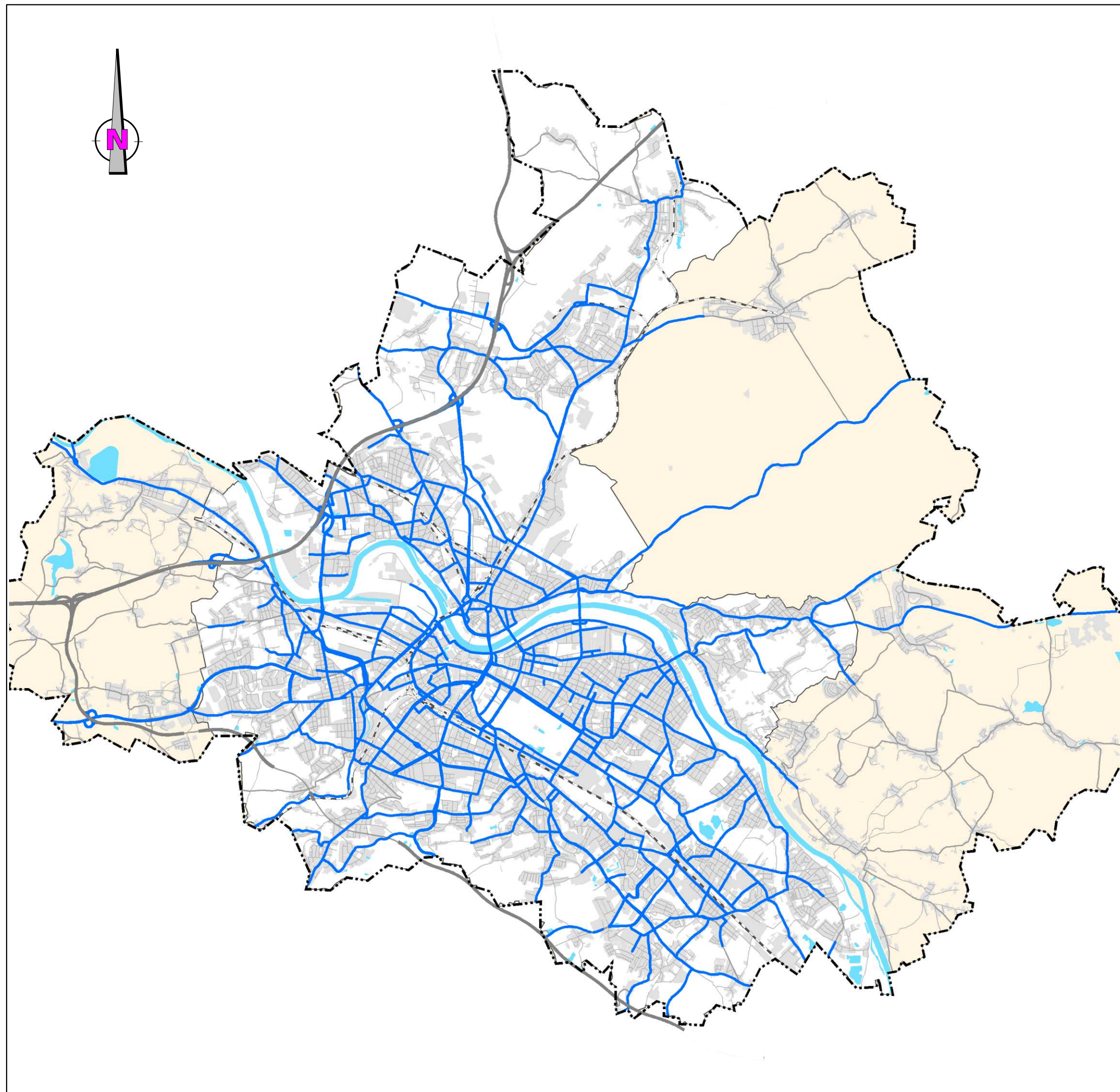
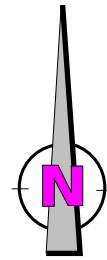
Mittelbereitstellung: keine separaten Mittel erforderlich

## 8. Begleitende Aktivitäten der Verwaltung

Im Masterplan Lärminderung 2019 wurden explizite „Begleitaufträge“ für die Verwaltung formuliert, die sich jedoch als exponiertes Instrument in dieser Art nicht bewährt haben (siehe Kapitel Evaluierung). Unabhängig davon sei insbesondere auf die folgenden Aktivitäten verwiesen, mit denen das Umweltamt als federführendes Amt für die Lärmaktionsplanung mit Unterstützung der beteiligten Ämter den Prozess bis zur erneuten Evaluierung/ Fortschreibung des Lärmaktionsplanes nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in den Jahren 2028/ 2029 begleiten wird:

- ➔ Vorbereitung der Lärmkartierung 2027 mit Zusammenstellung der dafür erforderlichen Informationen
- ➔ Systematische Aufarbeitung und Vervollständigung der Informationen bzgl. durchgeführter Planrechtsverfahren und daraus resultierender Lärmvorsorge (realisiert bzw. anspruchsberechtigt) nach Straßenabschnitten (durch das Straßen- und Tiefbauamt/ Amt für Stadtplanung und Mobilität)
- ➔ Weiterführung des ämterübergreifenden Arbeitskreises Lärminderung zur Begleitung der Maßnahmenumsetzung
- ➔ Fortsetzung von Berichterstattung und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Lärmbelastung/ Lärminderung













Dresden.  
DIE STADT

Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt

Lärmaktionsplan 2024

## Untersuchungsgebiet und kartiertes Straßennetz

 kartiertes Straßennetz ohne Autobahn

-  Autobahn
-  Hauptstraßennetz
-  sonstige Straßen
-  Eisenbahnstrecke
-  Stadtgrenze
-  Ballungsraum
-  Stadtbereiche außerhalb des Ballungsraumes
-  bebaute Bereiche

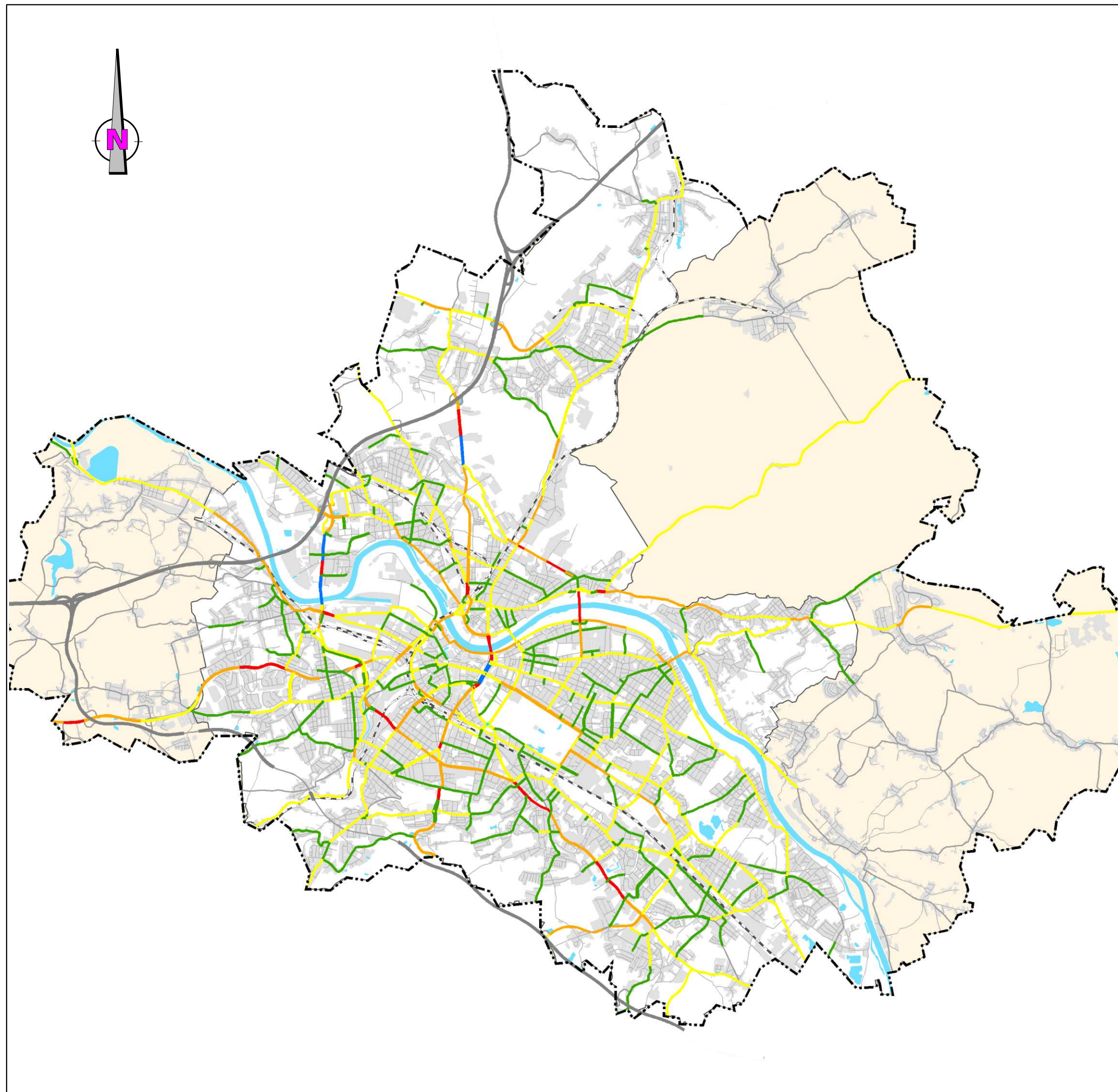
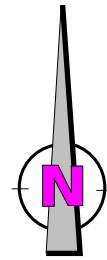
**Karteninhalte**  
GIS-Daten der Landeshauptstadt Dresden  
Ergebnisse der Lärmkartierung, Stand 2022

**Abbildung 1**

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr







Dresden.  
Dresdner  
Landeshauptstadt

Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt

Lärmaktionsplan 2024

## Verkehrsmengen DTV

Darstellung der Durchschnittlich Täglichen  
Verkehrsstärke (DTV) in Kfz/ 24 h  
entsprechend Kartierung ohne Autobahn

- ≤ 8.200 Kfz/ 24 h
- > 8.200 bis 20.000 Kfz/ 24 h
- > 20.000 bis 30.000 Kfz/ 24 h
- > 30.000 bis 40.000 Kfz/ 24 h
- > 40.000 bis 50.000 Kfz/ 24 h

- Autobahn
- Hauptstraßennetz
- sonstige Straßen
- Eisenbahnstrecke
- Stadtgrenze
- Ballungsraum
- Stadtbereiche außerhalb des Ballungsraumes
- bebaute Bereiche

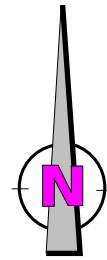
**Karteninhalte**  
GIS-Daten der Landeshauptstadt Dresden  
Ergebnisse der Lärmkartierung, Stand 2022

Abbildung 2

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr







Dresden.  
Dresdner

Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt

Lärmaktionsplan 2024

## Zulässige Geschwindigkeiten auf den kartierten Straßen

Darstellung der Geschwindigkeiten  
für Pkw nachts  
entsprechend Kartierung ohne Autobahn

- < 50 km/ h
- 50 km/ h
- 60 km/ h
- 70 km/ h
- > 70 km/ h

- Autobahn
- Hauptstraßennetz
- sonstige Straßen
- Eisenbahnstrecke
- Stadtgrenze
- Ballungsraum
- Stadtgebiete außerhalb des Ballungsraumes
- bebaute Bereiche

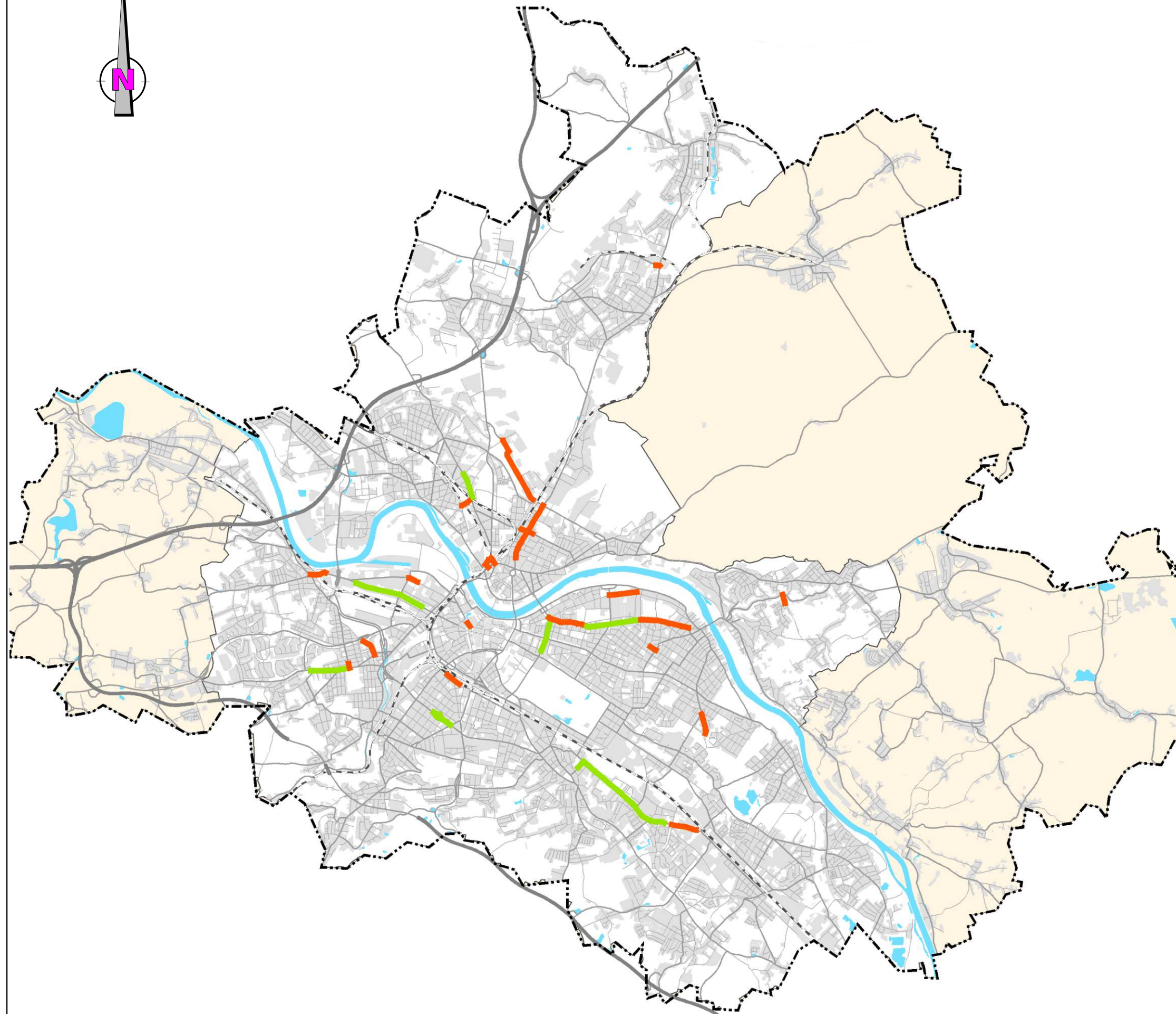
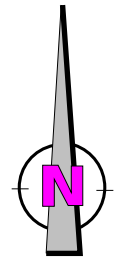
**Karteninhalte**  
GIS-Daten der Landeshauptstadt Dresden  
Ergebnisse der Lärmkartierung, Stand 2022

Abbildung 3

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr







Dresden.  
Dresdner  
Landeshauptstadt

Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt

Lärmaktionsplan 2024

## Fahrbahnoberflächen

Darstellung der Straßenabschnitte  
des kartierten Straßennetzes  
mit besonders kritischen Belägen

- Pflaster mit ebener Oberfläche
- sonstiges Pflaster

- Autobahn
- Hauptstraßennetz
- sonstige Straßen
- Eisenbahnstrecke
- Stadtgrenze
- Ballungsraum
- Stadtgebiete außerhalb des Ballungsraumes
- bebaute Bereiche

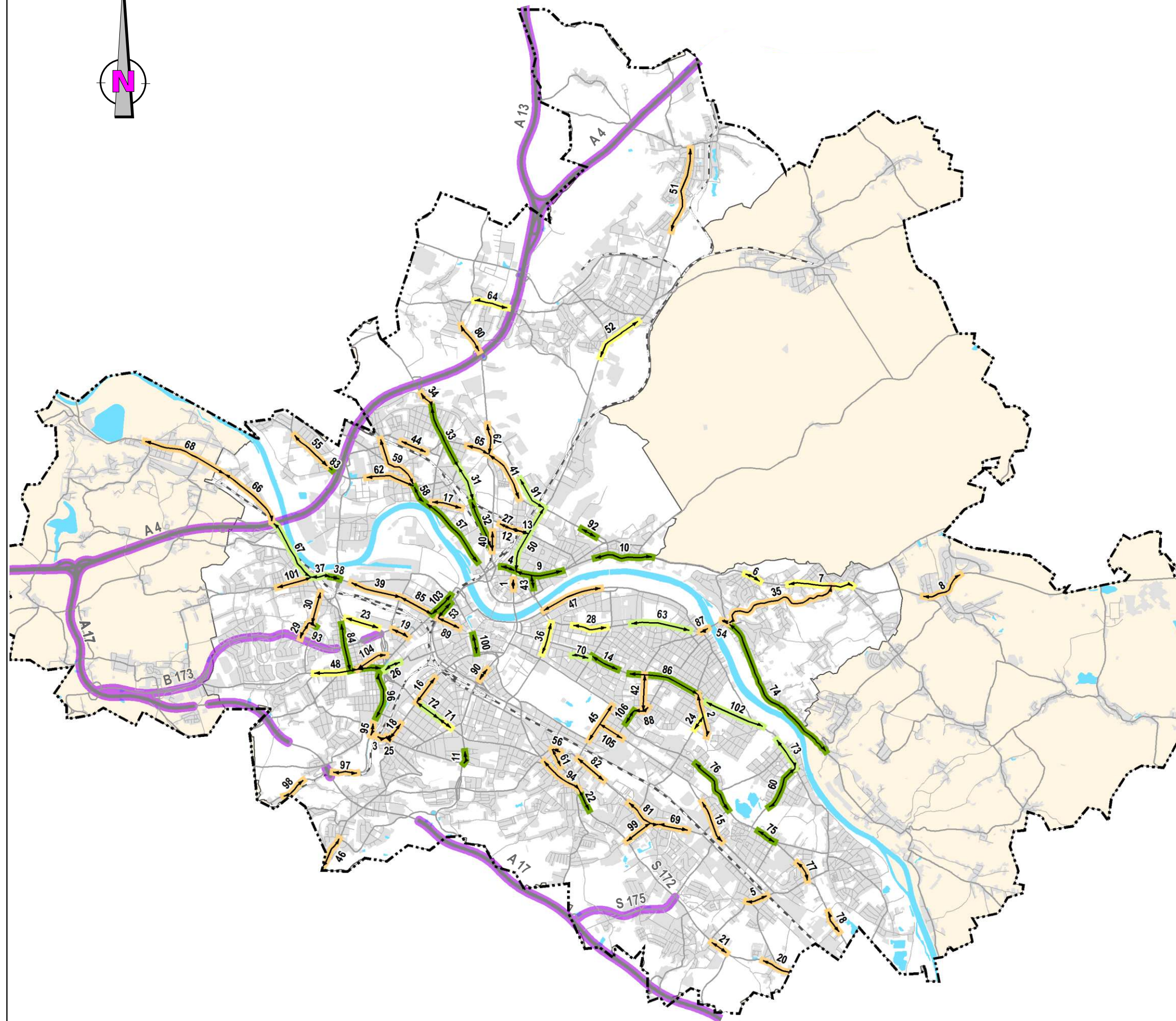
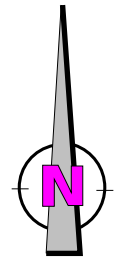
**Karteninhalte**  
GIS-Daten der Landeshauptstadt Dresden  
Ergebnisse der Lärmkartierung, Stand 2022

Abbildung 4

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr







Dresden.  
Dresdner  
Landeshauptstadt

Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt

Lärmaktionsplan 2024

## Lauteste Straßen

Straßen mit längeren zusammenhängenden Abschnitten  $L_{NIGHT} \geq 55$  dB(A)

- Lärmvorsorge vorhanden (Abschnitt planfestgestellt und gebaut)
- Lärmvorsorge in Vorbereitung (Abschnitt planfestgestellt, Ausbau absehbar) bzw. Ersatz lärmintensiver Fahrbahnoberflächen (im Bau/ in Bauvorbereitung)
- Straßenabschnitte in fortgeschrittener Planung bzw. planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), jedoch Ausbau unbestimmt
- Straßenabschnitte ohne Lärmvorsorge und verbleibenden Pegelüberschreitungen in  $L_{NIGHT}$  (bereits ausgebaut, keine fortgeschrittenen Planungen)
- übergeordnete „anbaufreie“ Verkehrswege mit Planfeststellung und realisierter Lärmvorsorge:
  - A 4/ A 13/ A 17
  - B 173 von Anschlußstelle A 17 bis Emerich-Ambros-Ufer
  - An der Malte von A 17 bis S 172 Dohnaer Straße

- Autobahn
- Hauptstraßennetz
- sonstige Straßen
- Eisenbahnstrecke
- Stadtgrenze
- Ballungsraum
- Stadtgebiete außerhalb des Ballungsraumes
- bebaute Bereiche

**Karteninhalte**  
GIS-Daten der Landeshauptstadt Dresden  
Ergebnisse der Lärmkartierung, Stand 2022




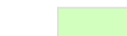

Abbildung 5

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr













## Räumliche Handlungsschwerpunkte der Lärminderung

-  seit Kartierung 2022 ausgebaut/  
im Bau befindliche Straßen
-  Straßen mit baulichen Lärminderungs-  
potenzialen (Prüfung Tempo 30 als  
Interimsmaßnahme)
-  Straßen mit Prüfauftrag,  
Tempo 30 dauerhaft
-  Ruhige Gebiete
-  Rasengleisausbau
- 1 Haltestelle Synagoge (Haltestelle und  
Rampen)

2 Campuslinie Teilabschnitt 1.2, von Hohe  
Straße bis Nürnberger Ei

3 Campuslinie Teilabschnitt 1.3, von Ein-  
steinstraße bis kurz vor dem Knotenpunkt  
Teplitzer Straße
-  Autobahn
-  Hauptstraßennetz
-  sonstige Straßen
-  Eisenbahnstrecke
-  Stadtgrenze
-  Ballungsraum
-  Stadtbereiche außerhalb des  
Ballungsraumes
-  bebaute Bereiche






**Karteninhalte**  
GIS-Daten der Landeshauptstadt Dresden  
Ergebnisse der Lärmkartierung, Stand 2022







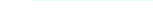


Abbildung 6



## Ruhige Gebiete

Kategorien der ruhigen Gebiete

-  1-01 Kategorie 1 - Stillegebiete
-  2a-01 Kategorie 2a - Ruhegebiete im Außenraum
-  2b-01 Kategorie 2b - Ruhegebiete im Ballungsraum
-  3-01 Kategorie 3 - Gebiete der relativen Ruhe und kleinflächige Ruhegebiete
-  4-01 Kategorie 4 - Stadtoasen

-  kartiertes Straßennetz
-  Hauptstraßennetz
-  sonstige Straßen
-  Eisenbahnstrecke
-  Stadtgrenze
-  Elbe
-  Ballungsraum
-  Stadtbereiche außerhalb des Ballungsraumes
-  bebaute Bereiche

**Karteninhalte**  
GIS-Daten der Landeshauptstadt Dresden  
Ergebnisse der Lärmkartierung, Stand: 2022

Abbildung 7

lfd. Nr.	Straße		Abschnitt		Lärmpegel		Hinweise zu Lärmimmissionen	planerischer Status	Status Lärm-schutz	Betroffenenindex		
			von	bis	Kfz	Strab				Länge (m)	BI gesamt	BI/ 100m
1	Albertstraße	B 97	Metzer Straße	Albertplatz	●	●	Pegelüberschreitungen L <sub>NIGHT</sub> nur noch punktuell am Albertplatz	Querschnitt 2020 geändert (Radweg Ostseite markiert)		200	217	109
2	Altenberger Straße		Hepkestraße	Schandauer Straße	●	○		Abschnitt zw. Schandauer Str. und Enderstraße grundhaft ausgebaut		960	452	47
3	Altplauen		Bahnquerung	F.-C.-Weisskopf-Platz	●	○				200	128	64
4	Antonstraße	B 6	Albertplatz	Bahnhof Neustadt	●	●	nur noch punktuelle Pegel-überschreitungen L <sub>NIGHT</sub> durch Kfz am Schlesischen Platz	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		300	280	93
5	Bahnhofstraße Niedersedlitz		Bahnunterführung	Lockwitztalstraße	●	○		Straße grundhaft ausgebaut		480	197	41
6	Bautzner Landstraße	B 6	Collenbuschstraße	Rißweg	●	●		grundhafter Ausbau geplant		360	452	126
7	Bautzner Landstraße	B 6	Straußstraße	Ullersdorfer Platz	●	●		Umbau im Bereich Ullersdorfer Platz bis Straußstraße geplant		1460	568	39
8	Bautzner Landstraße Weißig	B 6	Heinrich-Lange-Straße	Zum Hutbergblick	●	○				1060	124	12
9	Bautzner Straße	B 6	Albertplatz	Prießnitzstraße	●	●		Teilabschnitte planfestgestellt (inklusive Lärmvorsorge), tw. bereits ausgebaut/ im Bau		1000	1011	101
10	Bautzner Straße	B 6	Waldschlößchenbrücke (Jägerstraße)	Brockhausstraße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		1300	937	72
11	Bergstraße	B 170	Räcknitzhöhe	Haeckelstraße (Zellescher Weg)	●	○		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		290	546	188
12	Bischofsplatz				●	●	zus. Lärmbelastungen durch Anlagen der DB			220	51	23
13	Bischofsweg		Königsbrücker Straße	Bischofsplatz	●	●	hohe Pegelüberschreitungen vor allem im Bereich KP Königsbrücker Straße/ Bischofsweg	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), Ausbau in Planung (Königsbrücker Straße bis Schönbrunnstraße)		190	278	146
14	Borsbergstraße		Fetscherplatz	Tittmannstraße	●	●	punktuell höhere Pegelüberschreitungen am Fetscherplatz	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), separates Bauvorhaben DVB am Fetscherplatz		630	690	110
15	Breitscheidstraße		An der Rennbahn	Zamenhofstraße	●	○				1000	513	51
16	Budapester Straße	B 173	Nürnberger Straße	Schweizer Straße	●	○	nur sehr geringe Pegelüberschreitungen			670	624	93
17	Bürgerstraße		Rehefelder Straße	Gehestraße	●	●				660	1258	191
18	Chemnitzer Straße		Würzburger Straße	F.-C.-Weisskopf-Platz	●	○	nur punktuelle Pegelüberschreitungen	Straße grundhaft ausgebaut		400	312	78
19	Cottaer Straße		Löbtauer Straße	Fröbelstraße	○	●	2022 Kfz nicht kartiert, Pegelüberschreitungen durch Straßenbahn			380	333	88
20	Dohnaer Straße	B 172	Ortseingang	Krebser Straße	●	○				770	195	25
21	Dohnaer Straße	B 172	An der Malte	Lockwitztalstraße	●	○				400	151	38



lfd. Nr.	Straße		Abschnitt		Lärmpegel		Hinweise zu Lärmimmissionen	planerischer Status	Status Lärm-schutz	Betroffenenindex		
			von	bis	Kfz	Strab				Länge (m)	BI gesamt	BI/ 100m
22	Dohnaer Straße	B 172	Wilhelm-Franke-Straße	Spitzwegstraße	●	○		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge, teils mit Schallschutzwänden)		500	486	97
23	Emerich-Ambros-Ufer	B 173	Flügelweg	Fröbelstraße	●	○		abschnittsweise planfestgestellt (Westseite sowie Kreuzungsbereich Flügelweg), Baubeginn unbestimmt, Betroffenheiten an nördlicher Fahrbahn verbleiben		740	411	56
24	Enderstraße		Hepkestraße	Altenberger Straße	●	○		Planungen laufen, ggf. Zwischensanierung bis grundhaftem Ausbau		330	589	178
25	F.C.-Weiskopf-Platz				●	○	punktuell sehr hohe Pegelüberschreitungen am Knotenpunkt			220	249	113
26	Freiberger Straße		Oederaner Straße	Ebertplatz	●	●	Kfz vorhanden, aber nicht kartiert	Teilbereich zw. Ebertplatz und Saxoniastraße ("Campuslinie" planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), weitere Abschnitte in Planung		370	368	99
27	Fritz-Reuter-Straße		Bischofsplatz	Friedensstraße	●	●	nur geringe Pegelüberschreitungen, Straße im Rahmen Konjunkturpaket II saniert			270	429	159
28	Gerokstraße/ Blasewitzer Straße		Hopfgartenstraße	Fetscherstraße	●	●		Ausbauplanungen erfolgen (derzeit Lph. 3+4)		760	401	53
29	Gottfried-Keller-Straße		Coventrystraße	Steinbacher Straße	●	○				380	208	55
30	Grillparzer Straße		Steinbacher Straße	Cossebauder Straße	●	○				800	739	92
31	Großenhainer Straße		Pestalozziplatz	Trachenberger Platz	●	●	Kartierung mit Vor-Ausbau-Daten	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), teilweise bereits ausgebaut, weitere Abschnitte bis 2025/ 2026		820	2305	281
32	Großenhainer Straße		Hansastraße	Liststraße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		1090	743	68
33	Großenhainer Straße		Trachenberger Platz	Schützenhofstraße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		1480	1230	83
34	Großenhainer Straße		Schützenhofstraße	Neuländer Straße	●	○		grundhafter Ausbau mit Lärm-sanierung (Ersatz Pflaster) 2008, aber keine Lärmvorsorge		400	158	40
35	Grundstraße		Körnerplatz	Bautzner Landstraße	●	○	sehr hohe punktuelle Pegelüberschreitungen			2830	376	13
36	Güntzstraße		Sachsenallee	Comeniusstraße	●	●	mit Tempo 50 kartiert, aber tlw. nur Tempo 30 zulässig	Vorplanungen zum Straßenausbau liegen vor, ggf. Zwischeninstandsetzung		700	1154	165
37	Hamburger Straße	B 6	Weißeritzbrücke	Cossebauder Straße	●	●	punktuell sehr hohe Pegelüberschreitungen (KP Cossebauder Straße)	Planfeststellung zum Ausbau liegt vor (inkl. Lärmvorsorge), Ausbau ab 2026		450	228	51

lfd. Nr.	Straße		Abschnitt		Lärmpegel		Hinweise zu Lärmimmissionen	planerischer Status	Status Lärm-schutz	Betroffenenindex		
			von	bis	Kfz	Strab				Länge (m)	BI gesamt	BI/ 100m
38	Hamburger Straße	B 6	Flügelweg	Weißeritzbrücke	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		200	37	19
39	Hamburger Straße		Waltherstraße	Bremer Straße	●	●	hohe punktuelle Pegelüberschreitungen (Höhe Flüchtlingsunterkunft)			1150	307	27
40	Hansastraße	B 170	Großenhainer Straße	Conradstraße	●	○	sehr hohe Pegelüberschreitungen, jedoch mit Tempo 60 kartiert (statt 50)			430	1811	421
41	Hechtstraße		Buchenstraße	Hansastraße	●	○		2010 Einbau lärmmindernder Belag im Rahmen KJP II		1220	429	35
42	Heynathstraße/ Bergmannstraße		Schneebergstraße	Schandauer Straße	●	○		Deckentausch im Herbst 2023 erfolgt		810	819	101
43	Hoyerswerdaer Straße		Bautzner Straße	Melanchtonstraße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		280	984	351
44	Industriestraße		Boxdorfer Straße	Krankenhaus Neustadt	●	○				590	113	19
45	Karcherallee		Tiergartenstraße	Stübelallee	●	○				930	81	9
46	Karlsruher Straße		Stuttgarter Straße	Ortseingang Dresden	●	○		grundhafter Ausbau 2006/ 2007		740	134	18
47	Käthe-Kollwitz-Ufer		Neubertstraße	Sachsenplatz	●	○	nur punktuell hohe Pegelüberschreitungen	Straßenausbau Sachsenplatz bis Th.-Müntzer-Platz 2016 erfolgt		1390	1745	126
48	Kesselsdorfer Straße		Wernerstraße	Wendel-Hippler-Straße	●	●		Ausbauplanungen laufen (vrs. Plafe inkl. Lärmvorsorge erforderlich)		980	2296	234
49	Kesselsdorfer Straße		Wernerstraße	Tharandter Straße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		520	358	69
50	Königsbrücker Straße	B 97	Albertplatz	Stauffenbergallee	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), aber noch nicht gebaut		1570	3297	210
51	Königsbrücker Landstraße		Nixenweg	Alte Moritzburger Straße	●	○	nur punktuell hohe Pegelüberschreitungen	abschnittweise Ausbauplanungen laufen		1950	300	15
52	Königsbrücker Straße/ Landstraße	B 97	Zufahrt DGUV (südlich Karl-Marx-Straße)	Professor-von-Finck-Straße	●	●		südlich KP Karl-Marx-Straße planfestgestellt, ab Karl-Marx-Straße bis Prof. von Finck-Straße Planfeststellung in Vorbereitung (inkl. Lärmvorsorge)		1200	378	32
53	Könneritzstraße	B 173	Maxstraße	Schweriner Straße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		420	213	51
54	Körnerplatz				●	○				150	238	159
55	Kötzschenbroder Straße		An den Hufen	Am Stadtrand	●	○				1000	142	14
56	Kreischeaer Straße		Wasaplatz	Altstrehlen	●	○		tlw. von BV Campuslinie tangiert		180	95	53
57	Leipziger Straße		ab Haus-Nr. 2a/ 17	Bürgerstraße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		1750	1520	87











lfd. Nr.	Straße		Abschnitt		Lärmpegel		Hinweise zu Lärmimmissionen	planerischer Status	Status Lärm-schutz	Betroffenenindex		
			von	bis	Kfz	Strab				Länge (m)	BI gesamt	BI/ 100m
58	Leipziger Straße		Bürgerstraße	Wurzener Straße	●	●	sehr hohe Pegelüberschreitungen durch Kfz+Strab!	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		400	1202	301
59	Leipziger Straße		Wurzener Straße	Industriestraße	●	●				1350	1284	95
60	Leubener Straße		Österreicher Straße	Tiroler Straße	●	●		planfestgestellt (Hochwasser-Maßnahme 2002) (inkl. Lärmvorsorge)		1080	170	16
61	Lockwitzer Straße		Wasaplatz	Mockritzer Straße	●	●	durch Kfz nur punktuelle Pegelüberschreitungen	von der Planung Stadtbahn Zellescher Weg teilweise berührt		430	178	41
62	Lommatzscher Straße		Leipziger Straße	Peschelstraße	●	○				1110	455	41
63	Loschwitzer Straße		Mildred-Scheel-Straße	Berggartenstraße	●	●		derzeit teilweise Sanierung mit Entfall Betonplatten im Gleisbereich		1320	1281	97
64	Ludwig-Kossuth-Straße		Am Torfmoor	Grüne Aue	●	○		ggf. von Planung Linie 8 (Anbindung TSMC) tangiert		760	271	36
65	Maxim-Gorki-Strasse		Hansastraße	Trachenberger Straße	●	○				520	278	53
66	Meißner Landstraße	B 6	AS Altstadt	Am Urnenfeld	●	○		Verlegung B 6 geplant (DEGES)		1530	651	43
67	Meißner Landstraße	B 6	AS Altstadt	Warthaer Straße	●	○		Abschnitt zwischen Warthaer Straße und Alte Meißner Landstraße planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), Baubeginn vrs. 2029		1480	254	17
68	Meißner Landstr. (außerh. Ballungsraum)	B 6	Am Urnenfeld	östl. Hauptstraße (Nr. 10)	●	○	punktuelle Pegelüberschreitungen	perspektivisch Entlastung durch B6 neu OU Cossebaude		1950	405	21
69	Mügelner Straße		Prohliser Straße	Straßenbahnbetriebshof (Moränenende)	●	●		Planungen laufen, Termine unbestimmt		660	316	48
70	Nicolaistraße		Hähnelstraße	Fetscherplatz	●	●	hohe Pegelüberschreitungen durch Straßenbahn, Kfz vorhanden, aber nicht kartiert	planfestgestellt mit Fetscherplatz (inkl. Lärmvorsorge) Ausbau 2024		370	351	95
71	Nürnberger Straße		Münchner Straße	Nürnberger Ei	●	●		Planfeststellung in Vorbereitung		340	1972	580
72	Nürnberger Straße		Nürnberger Ei	Budapester Straße	●	○	punktuelle Pegelüberschreitungen am KP Budapester Str.	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge, Bauvorbereitungen laufen)		610	1247	204
73	Österreicher Straße		Altolkewitz	Leubener Straße	●	●	hohe Pegelüberschreitungen, punktuell auch durch Straßenbahn	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), Beginn umfassende Sanierung 2024		760	846	111
74	Pillnitzer Landstraße		Körnerplatz	Staffelsteinstraße	●	○		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		3700	363	10
75	Pirnaer Landstraße		Altleuben	Berthold-Haupt-Straße	●	●	punktuell hohe Pegelüberschreitungen am KP	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		430	381	89
76	Pirnaer Landstraße		Moränenende	Marienberger Straße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		1320	881	67
77	Pirnaer Landstraße		Weißdornstraße	Bahnhofstraße	●	○				470	299	64

lfd. Nr.	Straße		Abschnitt		Lärmpegel		Hinweise zu Lärmimmissionen	planerischer Status	Status Lärm-schutz	Betroffenenindex		
			von	bis	Kfz	Strab				Länge (m)	BI gesamt	BI/ 100m
78	Pirnaer Landstraße (Sporbitz)		Struppener Straße	Nr. 307	●	○		grundhafter Ausbau erfolgt		530	30	6
79	Radeburger Straße	B 170	Maxim-Gorki-Straße	Stauffenbergallee	●	○				680	100	15
80	Radeburger Straße		Keulenbergstraße	Hellerstraße	●	○				710	119	17
81	Reicker Straße		Rudolf-Bergander-Ring Ost	Prohliser Straße	●	●				860	1280	149
82	Reicker Straße		Rayskistraße (Cäcilienstraße)	Otto-Dix-Ring West	●	●				740	683	92
83	Riegelplatz				●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		100	251	251
84	Rudolf-Renner-Straße		Lübecker Straße	Kesselsdorfer Straße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		1060	638	60
85	Schäferstraße		Weißeritzstraße	Waltherstraße	●	●				790	3783	479
86	Schandauer Straße		Borsbergstraße	Altenberger Straße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		1640	1446	88
87	Schillerplatz				●	●				190	1169	615
88	Schneebergstraße/ Schlüterstraße		Zwinglistraße	Schrammsteinstraße	●	○				350	394	113
89	Schweriner Straße		Könneritzstraße	Hertha-Lindner-Straße	●	●		grundhaft ausgebaut (ggf. planfestgestellt)		510	783	154
90	St. Petersburger Straße	B 170	Sidonienstraße (Wiener Platz)	Hst. Walpurgisstraße	●	●				290	149	51
91	Stauffenbergallee		Königsbrücker Straße	Zum Reiterberg	●	○		Sanierung (Ersatz Pflaster) 2024/ 2025 geplant		850	891	105
92	Stauffenbergallee		Tunnelausgang	Arno-Holz-Allee	●	○		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		350	395	113
93	Steinbacher Straße		Hebbelstraße	Gottfried-Keller-Straße	●	●	nur sehr geringe Pegelüberschreitungen Kfz, durch Straßenbahn östlich Hebbelstraße	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		190	105	55
94	Teplitzer Straße		C.-D.-Friedrich-Straße	Wilhelm-Franke-Straße	●	○				1020	1579	155
95	Tharandter Straße		Altfrankener Straße	Paschkystraße	●	○				270	278	103
96	Tharandter Straße		Schillingstraße	Altfrankener Straße	●	○		grundhaft ausgebaut 2008, Lärmvorsorge im Abschnitt Schillingstraße bis Chausseestraße aus BV Kesselsdorfer Straße (Verkehrsverlagerung)		1040	382	37
97	Tharandter Straße		Felsenkeller	Dölzschen	●	○		grundhaft ausgebaut		540	214	40

lfd. Nr.	Straße		Abschnitt		Lärmpegel		Hinweise zu Lärmimmissionen	planerischer Status	Status Lärm-schutz	Betroffenenindex		
			von	bis	Kfz	Strab				Länge (m)	BI gesamt	BI/ 100m
98	Tharandter Straße		Nr. 162	Nr. 194 (Steigerweg)	●	○		grundhaft ausgebaut		580	46	8
99	Tornaer Straße		Dohnaer Straße	Reicker Straße	●	○				660	416	63
100	Wallstraße		Wilsdruffer Straße	Dr.-Külz-Ring	○	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		420	346	82
101	Warthaer Straße		Hamburger Straße	Herweghstraße	●	●	Kfz nicht kartiert, wegen tlw. Großpflaster aber erhebliche Lärmpegel zu vermuten, BI nur auf Grundlage Straßenbahn			790	253	32
102	Wehlener Straße		Marienberger Straße (Toeplerstraße)	Ludwig-Hartmann-Straße	●	●		planfestgestellt inkl. Lärmvorsorge, Beginn Sanierung ab Schlömilchstraße nach Osten 2024		1370	638	47
103	Weißeritzstraße		Magedeburger Straße	Schäferstraße	●	●	punktuell höhere Pegel-überschreitungen (> 60 dB(A) Kfz, > 55 dB(A) Straßenbahn	planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		590	336	57
104	Wernerstraße		Kesselsdorfer Straße	Emerich-Ambroß-Ufer	●	○		Radweg 2021 markiert		720	929	129
105	Winterbergstraße		Karcher Allee	östl. Zwinglistraße	●	○				590	437	74
106	Zwinglistraße		Schneebergstraße	Bodenbacher Straße	●	●		planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge)		330	789	239

Status Lärmschutz (aktuell zum Zeitpunkt August 2024)

-  Lärmvorsorge vorhanden (Abschnitte planfestgestellt und gebaut bzw. im Bau)
-  Lärmvorsorge in Vorbereitung (planfestgestellt, Ausbau absehbar) bzw. Ersatz lärmintensiver Fahrbahnoberflächen (in Bau/ in Bauvorbereitung)
-  Straßenabschnitte in fortgeschrittener Planung bzw. planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), Zeitpunkt Ausbau unbestimmt
-  Straßenabschnitte ohne Lärmvorsorge und mit verbleibenden Pegelüberschreitungen im L NIGHT (bereits ausgebaut oder keine fortgeschrittenen Planungen)

-  Verkehrsmittel (Straßenbahn oder Kfz) im Straßenabschnitt nicht vorhanden
-  keine linienhaften Pegelüberschreitungen => 55 dB(A) im Betrachtungsabschnitt vorhanden
-  linienhafte Pegelüberschreitungen => 55 dB(A) im Straßenabschnitt vorhanden
-  wiederkehrende Pegelüberschreitungen => 60 dB(A) im Betrachtungsabschnitt vorhanden

lfd. Nr.	Straße	Abschnitt		Status Lärm- schutz	Bl/ 100m	Bemerkungen
		von	bis			
42	Heynathstraße/ Bergmannstraße	Schneebergstraße	Schandauer Straße		101	Deckentausch im Herbst 2023 erfolgt
64	Ludwig-Kossuth-Straße	Am Torfmoor	Grüne Aue		36	teilweise gebaut, weitere Abschnitte folgen (auch in Anlage 3.1 enthalten)
70	Nicolaistraße	Hähnelstraße	Fetscherplatz		95	derzeit im Bau (inkl. Lärmvorsorge)
73	Österreicher Straße	Altolkewitz	Leubener Straße		111	derzeit im Bau (inkl. Lärmvorsorge)
91	Stauffenbergallee	Königsbrücker Straße	Zum Reiterberg		105	derzeit im Bau
102	Wehlener Straße	Marienberger Straße (Toeplerstraße)	Ludwig-Hartmann-Straße		47	Abschnitt L.-Hartmann-Str. - Schlömilch- straße bereits gebaut, Abschnitt Schlömilch-straße - Marienberger Straße im Bau (inkl. Lärmvorsorge)

Status Lärmschutz (aktuell zum Stand August 2024)

	Lärmvorsorge vorhanden (Abschnitte planfestgestellt und gebaut bzw. im Bau)
	Lärmvorsorge in Vorbereitung (planfestgestellt, Ausbau absehbar) bzw. Ersatz lärmintensiver Fahrbahnoberflächen (in Bau/ in Bauvorbereitung)
	Straßenabschnitte in fortgeschrittener Planung bzw. planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), Zeitpunkt Ausbau unbestimmt
	Straßenabschnitte ohne Lärmvorsorge und mit verbleibenden Pegelüberschreitungen im LNIGHT (bereits ausgebaut oder keine fortgeschrittenen Planungen)

**Straßen mit baulichen  
Lärminderungspotenzialen**  
(Prüfung Tempo 30 als Interimsmaßnahme)

lfd. Nr.	Straße	Abschnitt		Status Lärm- schutz	Priorität*	Hinweise
		von	bis			
2	Altenberger Straße	Hepkestraße	Schandauer Straße		C	tlw. Pflasterdecke vorhanden
8	Bautzner Landstraße Weißig	Heinrich-Lange-Straße	Zum Hutbergblick		C	ggf. Deckenerneuerung ausreichend
13	Bischofsweg	Königsbrücker Straße	Bischofsplatz		B	Ausbau in Planung
24	Enderstraße	Hepkestraße	Altenberger Straße		B	sehr schlechter Fahrbahnzustand, Ausbauplanungen laufen
28	Gerokstraße/ Blasewitzer Straße	Hopfengartenstraße	Fetscherstraße		C	Betonplatten im Gleisbereich, schlechter Fahrbahnzustand, teilweise Pflaster
30	Grillparzer Straße	Steinbacher Straße	Cossebauder Straße		C	sehr schlechter Fahrbahnzustand
31	Großenhainer Straße	Pestalozziplatz	Trachenberger Platz		A	Betonplatten im Geisbereich
36	Güntzstraße	Sachsenallee	Comeniusstraße		B	Betonplatten im Geisbereich
37	Hamburger Straße	Weißeritzbrücke	Cossebauder Straße		C	schlechter Fahrbahnzustand, tlw. Pflaster
39	Hamburger Straße	Waltherstraße	Bremer Straße		C	Betonplatten im Gleisbereich
44	Industriestraße	Boxdorfer Straße	Krankenhaus Neustadt		C	schlechter Fahrbahnzustand
48	Kesselsdorfer Straße	Wernerstraße	Wendel-Hippler-Straße		A	Betonplatten im Gleisbereich, tlw. schlechter Fahrbahnzustand
50	Königsbrücker Straße	Albertplatz	Stauffenbergallee		A	Pflasterbelag
63	Loschwitzer Straße	Mildred-Scheel-Straße	Berggartenstraße		C	Betonplatten im Gleisbereich, tlw. Pflaster
64	Ludwig-Kossuth-Straße	Am Torfmoor	Grüne Aue		C	tlw. schlechter Fahrbahnzustand, erste Abschnitte bereits gebaut (siehe auch Anlage 2)
71	Nürnberger Straße	Münchner Straße	Nürnberger Ei		A	
72	Nürnberger Straße	Nürnberger Ei	Budapester Straße		A	
81	Reicker Straße	Rudolf-Bergander-Ring Ost	Prohliser Straße		B	Betonplatten im Gleisbereich
85	Schäferstraße	Weißeritzstraße	Waltherstraße		A	Betonplatten im Gleisbereich
101	Warthaer Straße	Hamburger Straße	Herweghstraße		A*	

\* Prio hochgestuft, da Kfz nicht kartiert (Großpflasterfahrbahn im Bestand, BI auf Grundlage Strab)

Status Lärmschutz (aktuell zum Stand August 2024)

	Lärmvorsorge vorhanden (Abschnitte planfestgestellt und gebaut bzw. im Bau)
	Lärmvorsorge in Vorbereitung (planfestgestellt, Ausbau absehbar) bzw. Ersatz lärmintensiver Fahrbahnoberflächen (in Bau/ in      Bauvorbereitung)
	Straßenabschnitte in fortgeschrittener Planung bzw. planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), Zeitpunkt Ausbau unbestimmt
	Straßenabschnitte ohne Lärmvorsorge und mit verbleibenden Pegelüberschreitungen im LNIGHT (bereits ausgebaut oder keine fortgeschrittenen Planungen)

Ifd. Nr.	Straße	Abschnitt		Status Lärm- schutz	Priorität*	Hinweise
		von	bis			
1	Albertstraße	Metzer Straße	Albertplatz		B	
3	Altplauen	Bahnquerung	F.-C.-Weisskopf-Platz		C	Tempo 30 tlw. vorhanden, Erweiterung prüfen
5	Bahnhofstraße Niedersedlitz	Bahnunterführung	Lockwitztalstraße		C	
6	Bautzner Landstraße	Collenbuschstraße	Rißweg		B	
7	Bautzner Landstraße	Straußstraße	Ullersdorfer Platz		C	
12	Bischofsplatz				C	
15	Breitscheidstraße	An der Rennbahn	Zamenhofstraße		C	
16	Budapester Straße	Nürnberger Straße	Schweizer Straße		C	
17	Bürgerstraße	Rehefelder Straße	Gehestraße		B	
18	Chemnitzer Straße	Würzburger Straße	F.-C.-Weisskopf-Platz		C	
19	Cottaer Straße	Löbtauer Straße	Fröbelstraße		C	
20	Dohnaer Straße	Ortseingang	Krebser Straße		C	
21	Dohnaer Straße	An der Malte	Lockwitztalstraße		C	
23	Emerich-Ambros-Ufer	Flügelweg	Fröbelstraße		C	
25	F.C.-Weiskopf-Platz				B	
26	Freiberger Straße	Oederaner Straße	Ebertplatz		C	
27	Fritz-Reuter-Straße	Bischofsplatz	Friedensstraße		B	
29	Gottfried-Keller-Straße	Coventrystraße	Steinbacher Straße		C	
34	Großenhainer Straße	Schützenhofstraße	Neuländer Straße		C	
35	Grundstraße	Körnerplatz	Bautzner Landstraße		C	
40	Hansastraße	Großenhainer Straße	Conradstraße		A	
41	Hechtstraße	Buchenstraße	Hansastraße		C	
45	Karcherallee	Tiergartenstraße	Stübelallee		C	
46	Karlsruher Straße	Stuttgarter Straße	Ortseingang Dresden		C	
47	Käthe-Kollwitz-Ufer	Neubertstraße	Sachsenplatz		B	
51	Königsbrücker Landstraße	Nixenweg	Alte Moritzburger Straße		C	
52	Königsbrücker Straße/ Landstraße	Zufahrt DGV (südlich Karl- Marx-Straße)	Professor-von-Finck-Straße		C	
54	Körnerplatz				B	
55	Kötzschenbroder Straße	An den Hufen	Am Stadtrand		C	
56	Kreischauer Straße	Wasaplatz	Altstrehlen		C	
59	Leipziger Straße	Wurzener Straße	Industriestraße		C	
61	Lockwitzer Straße	Wasaplatz	Mockritzer Straße		C	
62	Lommatzcher Straße	Leipziger Straße	Peschelstraße		C	
65	Maxim-Gorki-Strasse	Hansastraße	Trachenberger Straße		C	
66	Meißner Landstraße	AS Altstadt	Am Urnenfeld		C	
67	Meißner Landstraße	AS Altstadt	Warthaer Straße		C	
68	Meißner Landstr. (außerh. Ballungsraum)	Am Urnenfeld	östl. Hauptstraße (Nr. 10)		C	Prüfung vorübergehend T 30 bis Freigabe OU Cossebaude
69	Mügelner Straße	Prohliser Straße	Straßenbahnbetriebshof (Moränenende)		C	
77	Pirnaer Landstraße	Weißdornstraße	Bahnhofstraße		C	
78	Pirnaer Landstraße (Sporbitz)	Struppener Straße	Nr. 307		C	
79	Radeburger Straße	Maxim-Gorki-Straße	Stauffenbergallee		C	

Ifd. Nr.	Straße	Abschnitt		Status Lärm- schutz	Priorität*	Hinweise
		von	bis			
80	Radeburger Straße	Keulenbergstraße	Hellerstraße		C	
82	Reicker Straße	Rayskistraße (Cäcilienstraße)	Otto-Dix-Ring West		C	
87	Schillerplatz				A	
88	Schneebergstraße/ Schlüterstraße	Zwinglistraße	Schrammsteinstraße		B	
89	Schweriner Straße	Könnertitzstraße	Hertha-Lindner-Straße		B	
90	St. Petersburger Straße	Sidonienstraße (Wiener Platz)	Hst. Walpurgisstraße		C	
94	Teplitzer Straße	C.-D.-Friedrich-Straße	Wilhelm-Franke-Straße		B	
95	Tharandter Straße	Altfrankener Straße	Paschkystraße		B	
97	Tharandter Straße	Felsenkeller	Dölzschen		C	
98	Tharandter Straße	Nr. 162	Nr. 194 (Steigerweg)		C	
99	Tornaer Straße	Dohnaer Straße	Reicker Straße		C	
104	Wernerstraße	Kesselsdorfer Straße	Emerich-Ambroß-Ufer		B	
105	Winterbergstraße	Karcher Allee	östl. Zwinglistraße		C	

## Status Lärmschutz

	Lärmvorsorge vorhanden (Abschnitte planfestgestellt und gebaut bzw. im Bau)
	Lärmvorsorge in Vorbereitung (planfestgestellt, Ausbau absehbar) bzw. Ersatz lärmintensiver Fahrbahnoberflächen (in Bau/ in      Bauvorbereitung)
	Straßenabschnitte in fortgeschrittener Planung bzw. planfestgestellt (inkl. Lärmvorsorge), Zeitpunkt Ausbau unbestimmt
	Straßenabschnitte ohne Lärmvorsorge und mit verbleibenden Pegelüberschreitungen im LNIGHT (bereits ausgebaut oder keine fortgeschrittenen Planungen)