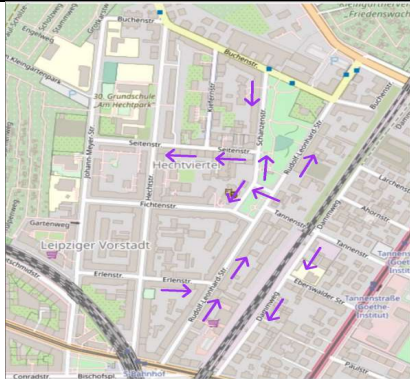


In-dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
#1	1	<p>[N]achdem ich den neuen Masterplan gelesen hab, muss ich sagen, ich bin enttäuscht!</p> <p>Mein Kritikpunkt ist der Umgang mit der Schäferstraße. Wieso wird hier nicht auf dauerhaftes Tempo 30 geprüft? Wieso wird überhaupt geprüft? Es ist doch schon längst klar, dass Tempo 30 eine geeignete, schnell umsetzbare und günstige Maßnahme ist.</p> <p>Es gab schon das Konzept aus 2022: https://www.dresden.de/media/pdf/umwelt/Laerm_OeB_Friedrichstadt_2022-06-08_Bericht.pdf</p>	<p><i>Die Forderung wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Im Entwurf des Masterplanes Lärminderung ist der Prüfauftrag für Tempo 30 als Interimsmaßnahme enthalten, weil perspektivisch eine bauliche Änderung der Straßenraumgestaltung in der Schäferstraße vorgesehen ist.</p> <p>Über die Anordnung von Tempo 30 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde. Nach dem Umbau einer Straße wird auf der Grundlage der Planfeststellungsunterlagen, die die gesetzliche Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV regeln, erneut entschieden.</p>
	2	<p>https://www.dresden.de/de/leben/gesellschaft/buergebeteiligung/epetition.php?extForwardUrl=https%3A//apps.dresden.de/ords/f%3Fp%3D1610%3A3%3A%3A%3AANO%3A%3AP3_P_ID%3A9916</p> <p>Februar 2023 bekam ich die Auskunft: "Das Tempo 30 in der Schäferstraße ist als möglichst schnell umzusetzende Maßnahme mit hoher lokaler Wirkung eingeordnet. Allerdings obliegt die abschließende Entscheidung zum Tempo 30 der Straßenverkehrsbehörde, die im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften zu prüfen und abzuwägen hat."</p> <p>Und es hat sich nichts getan! Und so wie ich den Plan lese, wird sich auch in absehbarer Zeit nichts tun. Das ist doch kein Zustand! Vor allem, wenn es so einfache Lösungen gibt.</p> <p>Wie lange brauch denn die Straßenverkehrsbehörde noch??</p>	<p><i>Der Hinweis wird an die Straßenverkehrsbehörde im Straßen- und Tiefbauamt weitergeleitet.</i></p>
#2	3	<p>Wie in der Lärmkartierung ersichtlich ist der untere Teil der Rudolf-Leonhard-Straße beim Tag-Abend-Nacht-Lärmindex mit 60 dB(A) bis 64 dB(A) angegeben. Als Anwohner kann ich Ihnen soweit mitteilen, dass dieser erhöhte Wert an einer starken Befahrung zu Stoßzeiten am Vormittag / Nachmittag bzw. Abend liegt. Neben den zahlreichen Anwohnern, welche im Viertel wohnen und von der Arbeit kommen oder auf Arbeit fahren, wird die Straße regelmäßig als Abkürzung bei der Fahrt in Richtung Neustädter Bahnhof / Alberplatz genutzt.</p>	<p><i>Die Anregung kann im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden, wird aber an die zuständigen Fachämter übermittelt.</i></p> <p>Die Prüfung einer nutzungsfähigen Einbahnstraßenregelung mit allen zu berücksichtigenden Belangen, einschließlich der Verlagerung von Verkehrsströmen und damit Lärmbelastungen, ist nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung möglich. Hierfür ist ein vertiefendes Verkehrskonzept erforderlich.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>So wird die Straße beispielsweise von der Polizei für Blaulichtfahrten zum Einsatzort aber auch stets mit Transportfahrzeugen zum Einsatz (Demonstrationen, Fußballspielen von Dynamo) genutzt. Vor zahlreichen Geschäften wird auch regelmäßig in der zweiten Reihe geparkt, was zusätzlichen Lärm durch das Anfahren von KFZ erzeugt.</p> <p>Zu den Stoßzeiten ist es daher für die unzähligen Kinder (und Erwachsenen) im Viertel regelmäßig Lebensgefährlich den Versuch zu unternehmen die Straßen zu queren oder Rad zu fahren.</p> <p>Aus diesem Grund habe ich mehrere Anfragen bei der Grünen Ecke, bei Entscheidungsträgern der Stadt oder auch der Polizei gestellt, um dort für Verständnis zu werben und entsprechend der gängigen Lehre an der TU Dresden die Nutzung der Stauffenbergallee und Königsbrücker Straße als Hauptstraße zu empfehlen oder durch eine Schilderregelung vorzuschreiben.</p> <p>In der vergangenen Woche antwortete Herr Melchers vom Leiter Streifendienst dazu: „Zur Nutzung der Rudolf-Leonhard-Straße durch Polizeifahrzeuge verschiedener Polizeidienststellen, wobei ich hier nur für das Polizeirevier Nord sprechen kann, ist festzustellen, dass die Nutzung der Straße keinerlei Einschränkungen unterliegt.“</p> <p>Daher möchte ich nochmals hier eine Einbahnstraßenregelung im Hechtviertel vorstellen – analog zur Neustadt. Falls gleichfalls diverse Kurzzeitparkplätze (vor der Sparkasse, Döner) eingeführt werden, würde aus meiner Sicht der Lärm weiter reduziert. Gleichfalls wäre das (analog zu vielen anderen Städten in der ganzen Welt) ein Schritt in Richtung Lebensqualität für die Einwohner in einem Viertel. Auch die Geschäfte können davon profitieren.</p> <p>Anbei sende ich Ihnen den Vorschlag als Bild.</p>	

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		 <p>Legende ↓ zusätzliche Einbahnstraße mit Richtung</p>	
#3	4	<p>Ich wohne an der Kreuzung Pillnitzer Str. / Steinstraße. Seit der Sperrung der Carolabrücke hat sich der Verkehr noch verstärkt. Nicht nur der Lärm stört, sondern ich fürchte auch Luftbelastungen. Unabhängig von der Sperrung der Carolabrücke führt der Verkehrslärm zu psychischer Beeinträchtigung und Schlafstörungen. Dauerhaftes Lüften ist aufgrund des Lärms nicht möglich, der Lärm stört tags z.B. beim Fernsehen und nachts beim Schlafen. LKW's sind besonders störend, bereits ab ca. 4 Uhr morgens nimmt der Verkehr zu. Dabei sind die Anfahtsgeräusche der Lkw, Motorräder und Hupen besonders herauszuhören. Die Busse des ÖPNV sind nicht das Problem. Die Geräusche sind auch bei geschlossenen Fenster störend, die Nutzung des Balkons ist nur eingeschränkt möglich.</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Die Sperrung der Carolabrücke ist ein nicht vorhersehbares Sonderereignis, auf das der Masterplan Lärminderung nicht reagieren kann. Im Entwurf des Masterplanes Lärminderung wird hierzu ein Kapitel ergänzt.</p>
	5	<p>Es fahren viele Fahrzeuge mit Sondersignalen vorbei, auch nachts, wenn wenig Verkehr ist. Weniger Sondersignale wären eine große Entlastung.</p>	<p><i>Das Anliegen kann im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden.</i></p> <p>Der Einsatz von Sondersignalen kann nicht durch die Lärmaktionsplanung beeinflusst werden.</p>
	6	<p>Ich fürchte, dass der Lärm noch weiter zunimmt, falls eine Straßenbahn gebaut wird.</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Beim Neubau einer Straßenbahntrasse greift die gesetzlich geregelte Lärmvorsorge.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
#4	7	Zur gegenwärtigen, enormen Belästigung der Ortschaft Weixdorf durch Zugpfeifen haben wir schon mehrfach hingewiesen. Es gibt auch dazu bereits einen umfangreichen Schriftverkehr. Maßnahmen zur Lösung des Problems sind uns leider nicht bekannt. Deshalb über diesem Weg nochmals die Forderung diese Lärmbelästigung abzustellen.	<i>Die Forderung kann im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden.</i> Das Pfeifen dient der Sicherung des Bahnverkehrs an den nicht technisch gesicherten Bahnübergängen. Ein Verzicht darauf ist erst möglich, wenn die Bahnübergänge mit technischen Sicherungseinrichtungen ausgestattet wurden. Der Ausbau der Bahnstrecke nach Königsbrück befindet sich in Vorbereitung. Konkrete Zeiträume können derzeit nicht benannt werden.
#5	8	Anbei erhalten Sie eine Stellungnahme und einen Einspruch im Zuge der Bürgerbeteiligung zum Inhalt der Veröffentlichung "Masterplan Lärminderung". Konkret geht es mir um einen Einspruch zur Feststellung in Abschnitt 3.3.7 Seite 14, Abschnitt 7.2.1. Seite 33 und der in Abschnitt 3.3.2 Seite vorgenommenen Auslassung bei der Betrachtung. „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“ „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. BIm-SchV ausgestattet wurden. Aufgrund ihres anbaufreien Charakters (keine direkte Erschließungsfunktion) wurde der Schallschutz weitestgehend durch Schallschutzwände realisiert.“ „Dabei sind die als „anbaufrei“ 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. Stellungnahme: Der Dresdner Westen ist durch die BAB A4 und die B6 sowie den Schienenverkehr auf Dresdner und auch auf Radebeuler Seite starker lärmbelastet. Wie der	<i>Die Forderung wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Grundlage des Ausbaus der BAB 4 waren Planfeststellungsverfahren, mit denen die gesetzlichen Ansprüche auf Lärmvorsorge geregelt wurden. Nach Auskunft der Autobahn GmbH sind die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung derzeit nicht erfüllt, weil die Auslösewerte für eine Lärmsanierung, die höher als die im Planfeststellungsverfahren angewendeten Immissionsgrenzwerte sind, nicht erreicht werden.

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Wind sich auch dreht, irgendwo kommt fast immer Lärm her. Insbesondere westlich der BAB A4 beschern die Tage mit Süd- und Ostwinden den Bewohnern eine Dauerbeschallung durch die Autobahn und die Auffahrt Altstadt. An diesen Tagen liegt ein ständiges lautes Dröhnen in der Luft, das sogar durch die Fenster dringt. An Schlaf mit offenem Fenster ist dann erst recht nicht zu denken. Lt. Lärmkartierung ist meine Wohngegend in Gohlis nicht wesentlich betroffen, aus persönlichem Empfinden kann ich aber sagen, dass die Auswirkungen räumlich wesentlich weitreichender sind, als dargestellt.</p> <p>Ich frage mich nun, warum insbesondere hinsichtlich der Autobahn die Stadt Dresden so wenig geschützt wird. In Österreich, im speziellen z.B. in Wien, wird die Stadt an den meisten Stellen mit meterhohen Lärmschutzwänden vom Autobahnverkehr abgeschottet. Schaut man sich hingegen den Plan der Stadt Dresden an, ist der Lärmschutz sehr löchrig und größtenteils nicht sehr hoch gebaut. Es gibt Gebiete, die überhaupt nicht verbaut sind, aber in Hauptwindrichtungen zu bewohnten Stadtteilen (Teile von Pieschen/Kaditz) liegen. Die Autobahnauffahrt Altstadt ist nur natürlich bzw. in weiten Teilen überhaupt nicht mit Lärmschutz ausgestattet. Der Lärmschutz an der Autobahnbrücke wirkt ebenfalls nicht übertrieben. Auch haben sich angrenzende oder umliegende Ortschaften seit (Aus)Bau der Autobahn mit Neubauten erweitert. Dort findet sich tlw. kein angepasster Schutz für Mensch und Landschaft, die gerade von Stadtbewohnern oft zur Erholung genutzt wird.</p> <p>Ich widerspreche hiermit also der Einschätzung, dass es sich um eine umfassende Lärmvorsorge handelt und Schallschutz weitestgehend durch Schallschutzwände realisiert wurde. Vor allem sehe ich keine „durchgehend realisierte Lärmvorsorge“. Auch gab es damals beim Ausbau in der Planfeststellung Einsprüche seitens betroffener Gemeinden hinsichtlich des Schallschutzes, die aber aufgrund der damals geltenden Bestimmungen keine Berücksichtigung fanden. Wie sähe die heutige Betrachtung aus?</p> <p>Mag sein, dass Grenzwerte eingehalten werden und der Schallschutz auf dem Papier existiert. Subjektiv ist das Empfinden vieler Bewohner ein anderes. Nicht umsonst findet man die BAB 4 auf Platz 1 ihrer Liste der als laut empfundenen</p>	<p>Die realisierte Lärmvorsorge ist in dem Sinne umfassend, dass die aktiven Maßnahmen (Schallschutzwände) durch passive Maßnahmen an den Gebäuden mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen ergänzt wurden.</p> <p>Nach Auskunft der Autobahn GmbH sind die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung derzeit nicht erfüllt, weil die Auslösewerte für eine Lärmsanierung, die höher als die im Planfeststellungsverfahren angewendeten Immissionsgrenzwerte sind, nicht erreicht werden.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Straßen. Diesem Fakt wird in der Analyse und vor allem im Masterplan, soweit ich das gesehen habe, im Dresdner Westen allerdings wenig bis keine Aufmerksamkeit geschenkt. Die Betrachtung dieser Lärmquelle entfällt quasi einfach. Der Fakt, dass es sich um einen Teil des übergeordneten Straßennetzes handelt, sollte meiner Meinung nach die Autobahn an dieser Stelle nicht aus den Überlegungen für Maßnahmen ausschließen. Hier muss der Betreiber von der Stadt Dresden im Interesse und der Gesundheit seiner Bewohner mit ins Boot geholt werden. Schließlich wird unsere Stadt im Westen durchquert und durch diesen international genutzten Verkehrs- und Transportweg stark mit Emissionen belastet, die im wesentlichen nicht von den Bewohnern selbst produziert werden. Nicht zuletzt in Situationen, in denen es durch Stau auf der Autobahn zu massivem Verkehrsaufkommen in der Stadt kommt.</p> <p>Ich bitte um Prüfung meines Einspruches und Kommentar seitens der Stadt Dresden in Bezug zur Relevanz der unterlassenen Betrachtungen und warum dieses vetretbar scheint, obwohl es sich bei der BAB A4 um eine weitreichende, massive Lärmquelle handelt.</p>	
#6	9	<p>[E]s ist richtig das ermittelt wo der Lärm entsteht und was man dagegen tun kann. Im Grunde genommen ist das aber, zumindest, im großen ganzen bekannt. Den Straßenlärm zu reduzieren ist aufwendig, teuer und nicht zeitnah zu lösen.</p> <p>Wie wäre es unnötigen Lärm zu reduzieren? Lärmdemos, lautstarke Veranstaltungen in Wohnvierteln z.B. auf der Hauptstraße und dem Neustädter Markt. Das wäre ein Betrag den man zeitnah umsetzen kann, wenn der Wille vorhanden ist!</p> <p>Die Bürgerbeteiligung ist eigentlich Makulatur zur Beruhigung.</p> <p>Um ein Beispiel zu nennen wie Desinteressiert die Stadt an einer Lösung ist: Am Goldenen Reiter finden laufen Veranstaltungen, Demos und dergleichen, mit viel Lärm. statt. Jeder der meint, etwas mitteilen zu müssen, krakeelt, mit Duldung der Stadt auf dem Neustädter Markt herum.</p> <p>Das ist noch nicht alles - dabei wird der Goldene Reiter bestiegen, an seinem Sockel Plakate befestigt und beschmiert. Die Stadt hat ja nicht mal Interesse ihre</p>	<p><i>Die Hinweise werden dem Ordnungsamt bzw. der Immissions-schutzbehörde übermittelt.</i></p> <p>Veranstaltungslärm ist kein Bestandteil der Lärmaktionsplanung. In dieser werden ausschließlich die Belange des Verkehrslärms berücksichtigt.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Denkmäler zu schützen! Außerdem ist der Goldene Reiter das meistfotografierte Denkmal der Stadt und beliebter Treffpunkt, das sollte auch so bleiben.	
#7	10	Auf der Bahnhofstraße zwischen Schönaer Straße und Schmilkaer Straße ist die Lärmbelästigung zwischen 5-22 sehr Hoch. Es ist nicht möglich das Fenster früh aufzumachen und dabei nach der Nachtschicht beispielsweise schlafen zu können. Das geht nur mit einem geschlossenen Fenster. Vielleicht ist es möglich um diese Uhrzeit 30 Km/h einzuführen (wie auf dem Abschnitt Prinaer Landstr. und Schönaer Straße) und/oder die Straßendecke zu erneuern.	<i>Die Anregung wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Dieser Abschnitt der Bahnhofstraße erfüllt nicht die Kriterien hinsichtlich Lärmbelastung und Betroffenheit, die der Auswahl der Lärmschwerpunkte zugrunde liegen.
#8	11	[M]it Interesse habe ich mir die Lärmkarte für Dresden angeschaut und verwundert festgestellt, dass die Fritz-Löffler-Str. darin nicht vermerkt ist. Ich habe an der Hochschulstr. jahrelang gewohnt. Die Fenster der Wohnung lagen ausschließlich zur Haltestelle Reichenbachstr. Vom Gedröhn der anfahrenden, aufdrehenden Fahrzeuge an der Ampel , ob stadt- oder landwärts, bin ich lärmgeschädigt krank geworden. An den Hauswänden stieg der Schall bis in die oberste Etage der Häuserzeile. Die Fenster durfte man nicht öffnen. Nur der Wegzug aus dem Haus hat mich erlöst aber jahrelang hatte ich mit der Bezähmung dieser Schreckempfindung zu kämpfen, die mich bei jedem laut an-fahrenden Auto oder Motorrad bis heute noch immer überreizt. Das sollten Sie noch einmal überprüfen.	<i>Die Anregung wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Fritz-Löffler-Straße erfüllt nicht die Kriterien hinsichtlich Lärm-belastung und Betroffenheit, die der Auswahl der Lärmschwer-punkte zugrunde liegen.
#9	12	[D]er ausgelegte Lärmplan weist ideologische und damit systematische Schwächen auf. Zur Systematik einer jeden Kartographierung gehört, wie die Werte gewonnen wurden - hier drängt sich die Vermutung auf, daß mit einigen wenigen Verkehrs-zählungen etwas konstruiert wurde, ohne vor Ort zu messen.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Lärmkartierung ermittelt die Lärmimmissionen auf der Grund-lage der EU-Umgebungslärmrichtlinie i.V. mit der 34. BImSchV aus-schließlich rechnerisch. In den Kapiteln 2.4 und 2.5 des Entwurfes ist die Herangehensweise beschrieben. Grundlage für die Lärmkar-tierung bilden zahlreiche Verkehrszählungen des Straßen- und Tief-bauamtes und des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Sach-sen (s. Themenstadtplan/Verkehr).
	13	1. ohne Eisenbahnlärmfassung ist er unvollständig und nimmt einerseits die Möglichkeit die Bahn auch mal positiv darzustellen z.B. für die Lärmschutzwände in Dresden-Plauen und die wesentlich leiseren Züge von trilex. Andererseits	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Kartierung und Lärmaktionsplanung der Eisenbahnstrecken er-folgt durch das Eisenbahnbundesamt. In diesen Untersuchungen

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		wird die Gelegenheit ausgelassen, auf die wieder und wieder verzögerte Elektrifizierung nach Görlitz hinzuwirken. (Dieselloks BereichDD- Neustadt)	sind die Belange des Eisenbahnlärms in erforderlichem Maße berücksichtigt. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse wurde in den Kapiteln 2.3 und 3.4 nachrichtlich in den Entwurf übernommen.
	14	2. der Straßenbahnlärm z.B. in der Gleisschleife Prohlis ist aufgrund der schlechten Schmierung nachts bis nach Nickern zu hören - es scheint, hier sind nur Soll- und Wunsch--Werte abgebildet. Ebenso die Darstellung in der Görlitzer Str.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Lärmkartierung der Straßenbahn erfolgte auf der Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Berechnungsvorschriften. Kurvenfahrgeräusche und ggfls. vorhandene Schmiereinrichtungen werden bei der Berechnung berücksichtigt. Das Ergebnis der Lärmkartierung ist ein durchschnittlicher Lärmpegel. Die Geräusche einzelner Straßenbahnen bilden die Lärmindizes L_{DEN} und L_{NIGHT} nicht ab.
	15	3. Auch sind Bereiche, in denen Tempo 30 eingeführt wurde hier nicht ersichtlich - haben diese lärmbezogenen Maßnahmen keinen Erfolg? Beispiele Nöthnitzer Str. Anfang bis Hohe Str. - hier war der alte Plan detaillierter.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> In der Abbildung 3 sind die Geschwindigkeiten im kartierten Straßennetz dargestellt. Zeitlich beschränkte Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wie in der Nöthnitzer Str., werden bei der Lärmkartierung in der Regel nicht erfasst, wenn der zeitliche Geltungsbereich nicht mindestens einen gesamten Beurteilungszeitraum umfasst.
	16	4. wie sieht es im Bereich Altmockritz aus? Von beiden Seiten führen Lärmtrassen hinein, die plötzlich verschwinden.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Neben den Hauptverkehrsstraßen wurden im Ballungsraum sonstige Straßen kartiert, wenn die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mindestens 3.000 Kfz/24 Stunden beträgt. Dies ist für den Abschnitt in Altmockritz nicht der Fall und erklärt die Lücke im Kartenbild.
	17	5. es gibt keinen zeitlichen Vergleich zu Vorjahren, um eine Entwicklung zu sehen, wie .z.B. bei den Grundwerten	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Im Kapitel 3.2 wird darauf eingegangen, dass ein Vergleich aufgrund der geänderten Berechnungsmethodik nicht möglich ist.
	18	6. warum diese ideologische Einengung auf Verkehrslärm und nicht die Wiedergabe echter gemessener Meßwerte z.B. am Assi-Eck in der Neustadt?	<i>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</i> Der Lärmaktionsplan behandelt entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausschließlich den Verkehrslärm.
#10	19	[S]ie schreiben schon viele Jahre Ihren Verkehrslärmbericht .Ich wohne in Nickern und höre nun schon 13 Jahre diese wunderbare Autobahn nach Prag . Der	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Lärmschutz wurde ja schon beim Bau „fast“ ignoriert (A.-Brücke -Glas) . Manchmal erreicht der Lärmpegel geschätzte 70 / 80 db ! „Da gewöhnt man sich dran“ !!! , vor allen Dingen im Sommer . Wir (die Untertanen) mußten uns schon an vieles gewöhnen !	Mit dem planfestgestellten Neubau der BAB 17 wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt (s. Kapitel 3.3.7).
	20	Ach übrigens , ich hatte mich im Naturschutzgebiet Trutzsch im Sommer mit einem älteren Ehepaar unterhalten , über Gott und die Welt . Sie klagten , sie wohnten an einer Hauptstraße und „ die neue Bahn wäre auch lauter (pfeifend) als die alte .“ Die Räder sind bei der alten Bahn verkleidet !!! Das ist mir auch aufgefallen .Wie das Sprichwort so sagt , „es kommt meistens nicht´s Besseres nach . Also schreiben Sie weiter , Investitionen sind Mangelware geworden und Papier ist geduldig .	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die neuen Straßenbahnen haben eine Typenprüfung durchlaufen, die auch die Geräuschemission beinhaltet. Die rechtlichen Vorgaben werden auch ohne Verkleidung der Fahrgestelle eingehalten.
#11	21	Zum aktuellen Lärmplan für Dresden möchten wir Ihnen mitteilen, dass die Autobahn im Dresdner Norden, speziell in Mickten und Trachau eine überproportionale Lärmquelle darstellt, welche seit Jahren stetig zunimmt. Wir bitten dies zu berücksichtigen und wünschen, dass aus gesundheitlichen Gründen etwas gegen diese Lärmverschmutzung getan wird.	<i>Das Anliegen kann im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden.</i> Ein Vergleich der Lärmkartierungsergebnisse zu früheren Jahren ist aufgrund der geänderten Berechnungsvorschriften nicht möglich. Die Verkehrsmengen auf der Autobahn sind in den letzten 5 Jahren auf einem ähnlichen Niveau geblieben. Mit dem planfestgestellten Ausbau der BAB 4 wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt (s. Kapitel 3.3.7).
#12	22	Aus meiner Sicht besteht akuter Handlungsbedarf vor allem auf dem Abschnitt der Bautzner Straße zwischen Waldschlösschenstraße und Brockhausstraße. Die doppelten Fahrspuren in beiden Richtungen sollten auf je eine reduziert und auch die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden. Der eingesparte Platz könnte für einen breiten, boulevardähnlichen und begrünten Fußweg und endlich eine eigene Fahrradspur genutzt werden. Falls die 30 km/h nicht durchsetzbar sind, wäre eine fest installierte Radarfalle auf 50 km/h das Minimum, um durchbrausende Fahrer endlich zu disziplinieren. Auch in der Fischhausstraße wäre eine Reduzierung auf max 30 km/h angebracht. Autofahrern beider	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Mit dem planfestgestellten Ausbau der Bautzner Straße wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt. Die Baumaßnahmen auf diesem Abschnitt der Bautzner Straße sind abgeschlossen. Weitere Planungsabsichten bestehen nicht. Die Fischhausstraße erfüllt nicht die Kriterien hinsichtlich Lärmbelastung und Betroffenheit, die der Auswahl der Lärmschwerpunkte zugrunde liegen. Deshalb sieht der Masterplan Lärminderung keine Maßnahmen vor.

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Strecken wird momentan durch die bauliche Gestaltung der Straßen (Spuranzahl, Spurbreite, Beleuchtung) und des Umfelds der Eindruck einer "Stadtautobahn" vermittelt, obwohl wir uns mitten in einem Wohngebiet befinden.</p> <p>Ich finde es unangemessen, dass in Dresden nach wie vor dem individuellen Autoverkehr eine so große Priorität eingeräumt wird und es vergleichsweise wenig Ideen für wirklich innovative aktive Konzepte der Verkehrsreduzierung gibt - in Kombination mit ebenso dringend notwendigen Maßnahmen zur "Abkühlung" der Stadt (Schatten, Begrünung, Witterungsschutz für Fußgänger). Die Stadt Wien z.B. ist hier so viel weiter als Dresden. Der passive Lärmschutz allein ist nicht genug, es sollte aktiv deutliche Maßnahmen geben, aus Straßen-, Beton- und Lärmwüsten wieder menschenfreundliche Umgebungen zu machen. Mir ist klar, dass dies sowohl eine Frage des Budgets als auch des politischen Willens ist, und auf beides hat das Umweltamt alleine keinen Einfluss. Dennoch: Die Lärmbelastung an der Bautzner Straße macht körperlich krank, reicht je nach Windrichtung bis weit in unser "Angelikaviertel" hinein und ist in hohem Grade unangenehm, selbst schon beispielsweise durch einen kurzen Fußweg von der Bushaltestelle Angelikastraße (Ost) bis zur Klarastraße.</p>	
	23	<p>Ich vermisse neben dem Autoverkehr als weiteren "Belastungsfaktor" im Masterplan die wiederholt auftretende, wenn auch höchst unregelmäßige, Belastung von Wohngebieten durch den Schallpegel (vor allem die Bässe) von kommerziellen und privaten Tanz- und Musikveranstaltungen. In unserer Dachgeschosswohnung erdulden wir, teils mehrmals die Woche, abends und nachts (teils bis 3:00 oder 4:00 Uhr) wummernde Bassbeats, deren Herkunft wir leider noch nicht genau lokalisieren konnten. Die direkte private Nachbarschaft können wir jedoch definitiv ausschließen. Vom Charakter und der Kontinuität/Dauer/Intensität des Sounds her vermuten wir eine kommerzielle Veranstaltung. Eventuell über größere Entfernung hinweg, aber je nach Windrichtung sehr deutlich, prallen die Schallwellen auf unsere große Dachfläche und sind so deutlich wahrnehmbar, dass sie das Ein- und Durchschlafen verhindern.</p> <p>Eine ähnlich starke Belastung bringen im Sommer übrigens die spätabendlichen/nächtlichen Elbdampferfahrten mit Tanzveranstaltung (Clubmusik), deren</p>	<p><i>Die Hinweise werden dem Ordnungsamt bzw. der Immissionschutzbehörde übermittelt.</i></p> <p>Veranstaltungslärm ist kein Bestandteil der Lärmaktionsplanung. In dieser werden ausschließlich die Belange des Verkehrslärms berücksichtigt.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Bässe deutlich bis zu uns ins Wohngebiet gelangen. Wir sind selbst Fans und regelmäßige Besucher von Open-Air-Konzerten, aber warum muss z.B. ein Rammstein-Konzert oder Deep Purple derart mit Verstärkern ausgestattet sein, dass wir mehrere Kilometer elbaufwärts auf unserem Balkon sogar den Text verstehen und mitsingen können? Müssen denn alle öffentlichen Veranstaltungen (Stadtlauf, Marathon, Stadtfeste etc.) mittlerweile zwingend von überdimensionierten Verstärkeranlagen inkl. Bassverstärkern begleitet werden? Veranstaltungen für die Öffentlichkeit im städtischen Raum sind wichtige Anlässe für das Gemeinwesen, zusammenzukommen und die Begegnung zwischen den Bürgern zu fördern, sie sind unverzichtbar. Was ihre akustische Gestaltung betrifft, wünsche ich mir aber generell ein Umdenken. Musik kann ein wunderbares Mittel zur Steigerung der Lebensqualität sein; es ist gar nichts einzuwenden gegen Bands oder sonstige Auftritte mit vernünftigem Soundengineering. Wenn es so etwas gäbe wie ein ständiges "Bürgertelefon" für Lärmbelästigung, fände ich das großartig. Es geht hier wirklich nicht um Denunzierung von Nachbarn oder ähnlichem, sondern um die Möglichkeit, jeweils tagesaktuell Auskunft zu bekommen, zu welchen Anlässen oder aus welcher Richtung und für wie lange mit "Lärmereignissen" zu rechnen ist, und wo man auch selbst als Betroffener anrufen kann, wenn eine Lärmbelastung überhand nimmt. Denn es ist ein schreckliches Gefühl, wenn man solchem unvermittelten Lärm hilflos ausgeliefert ist, weil man nicht einmal genau weiß, warum oder woher und für wie lange plötzlich eine Lärmbelastung kommt und es dann auch nichts hilft, in der eigenen Wohnung die Fenster zu schließen.</p>	<p>Außerhalb der Sprechzeiten können akute Lärmbeschwerden der Führungs- und Einsatzzentrale des Gemeindlichen Vollzugsdienstes gemeldet werden: https://www.dresden.de/de/rathaus/aemter-und-einrichtungen/oe/dborg/stadt_dresden_11555.php</p>
#13	24	<p>Bereits vor der Sperrung der Carolabrücke für den Individualverkehr, gibt es in den Nachtstunden eine erhöhte Lärmbelästigung auf der Hoyerswerdaer Straße (Albertbrücke Richtung Bautzner Straße). In den Nachtstunden (bei weniger Verkehr) verleiten die aufeinanderfolgenden Grünphasen der Ampelschaltungen entlang der Hoyerswerdaer Straße den Individualverkehr, mit einer Geschwindigkeit von deutlich mehr als 50 km/h zu durchfahren, um die Grünphase an der Kreuzung Bautzner Straße noch „zu erwischen“. Aufgrund der engen Bebauung</p>	<p><i>Die Anregung wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt. Der Teilgebiets-Lärmaktionsplan Innere Neustadt (Stadtratsbeschluss Nr. V0372/20-SR/022/2021, 04.03.2021) behandelt die Hoyerswerdaer Straße und beinhaltet einen Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts.</i></p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		der Hoyerswerdaer Straße nimmt hierdurch der Schallpegel deutlich zu. Wünschenswert wäre aus meiner Sicht die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr entlang der Hoyerswerdaer Straße. Zur Kontrolle könnte ein auch ein stationärer Blitzer auf der Hoyerswerdaer Straße aufgebaut werden.	
	25	Des Weiteren ist die Lärmbelastung des Schienenverkehrs auf der Hoyerswerdaer Straße zu benennen. Im Zug der Instandsetzung der Albertbrücke (von 2014 bis 2016) ist in Höhe des Rosa-Luxemburg-Platz eine doppelte Gleisverbindung eingebaut worden, um die Befahrung der Straßenbahn während der Bautätigkeiten aufrecht zu erhalten. Eine ähnliche (vereinfachte) Konstruktion befand sich damals am Sachsenplatz. Der Einbau dieser Gleisverbindungen war temporär für die Bautätigkeiten ausgelegt. So ist die Gleisverbindung am Sachsenplatz vor Beendigung der Bautätigkeiten vollständig zurückgebaut worden. Dies erfolgte jedoch nicht bei der doppelten Gleisverbindung in Höhe Rosa-Luxemburg-Platz. Da dies als temporäres Bauteil angesehen wurde, gab es somit keine Betrachtung der Zunahme des Lärmpegels. Acht Jahre nach Abschluss der Baustelle ist nicht mehr von einer temporären Anlage zu sprechen. Insbesondere die Zunahme des entstehenden Lärms am Wohnheim des Studentenwerks (sowie die Wohnbebauung am Knoten Melanchthonstraße) ist hierbei zu beachten. Die Zunahme des Lärms resultiert aus der Überfahrt der Weichenanlagen. Nach Einsturz der Carolabrücke und Verlegung der Linie 8 auf den östlichen 26er Rings, entsteht durch die Befahrung der Weichenkonstruktionen noch mehr Lärm als bei Befahrung durch 2 Linien (wie bisher).	<i>Der Hinweis wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt, aber dem Straßen-und Tiefbauamt und der DVB AG zur Prüfung weitergeleitet.</i>
#14	26	Wir wohnen in 01465 Langebrück auf der Dresdner Straße [...]. Langebrück gehört seit 1999 zum Dresdner Stadtgebiet und fällt damit in den Zuständigkeitsbereich des Masterplans, allerdings nicht zum Ballungsraum, sondern zu den "Stadtbereichen außerhalb des Ballungsraumes". Entsprechend wenig Aufmerksamkeit hat Langebrück im Masterplan erhalten. Nur die Langebrücker Straße vom Käthe Kollwitz Platz in Klotzsche bis zum Ortseingang Langebrück wurde kartiert (Seite52).	<i>Die Anregungen werden im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Lärmkartierung außerhalb des Ballungsraumes ist verpflichtend im Hauptstraßennetz mit mehr 8.200 Kfz/ 24 h. Die Verkehrsmengen der genannten Straßen erreichen diese Schwelle nicht bzw. es liegen keine Daten vor (s. Themenstadtplan der LH DD).

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Nach Kauf unseres Hauses auf der Dresdner Str. [...] haben mein Frau und ich gegen den 2005 ergangenen Einheitswertbescheid Widerspruch auch mit der Begründung des hohen Verkehrslärms von der Dresdner Straße eingelegt. Am 15.12.2005 wurde uns dazu auf unsere Bitte hin eine Stellungnahme vom Umweltamt Abt. Stadtökologie zugestellt, in welchem ein Emissionspegel von tags 60,9dB(A) und nachts 51,9dB(A) festgestellt wird. Diese Stellungnahme trug zu einer Minderung des Einheitswertes bei.</p> <p>Da meine Frau und ich in diesem Haus wohnen, sind wir vom gleichen Verkehrslärm betroffen wie zum Beispiel die Anwohner der Langebucker Straße in Klotzsche. Es stellt sich also die Frage, warum mit der Kartierung am Ortseingang von Langebrück aufgehört wurde. Dafür gibt es keinen Grund, und wir fordern deshalb die Kartierung von Straßen auch innerhalb der Langebrücker Ortschaft und die Ableitung und Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Dabei sollten unserer Meinung nach wenigstens die folgenden Straßen in Langebrück bedacht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dresdner Straße - Bruhmstraße - Beethovenstraße - Radeberger Straße - Hauptstraße - Liegauer Straße 	<p>Vor der nächsten Lärmkartierung 2027 wird der Zuschnitt des Ballungsraumes überprüft. In einem erweiterten Ballungsraum würden neben den Hauptverkehrsstraßen auch die Straßen in die Lärmkartierung einbezogen, von denen bekannt ist, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mehr als 3.000 Fahrzeuge/24 h beträgt.</p>
#15	27	<p>1. wir waren bis 2023 wohnhaft in Dresden-Gohlis an der Elbe. Eigentlich eine sehr ruhige Ecke, jedoch gibt es zwei Ursachen, die immer wieder für eine Lärmbelästigung, vor allem in den Abend- und Nachtstunden, sorgen:</p> <p>Quelle 1: die ansässigen Bauernhöfe verwenden teils sehr alte Zugmaschinen, die häufig von Hof zu Hof bzw. Feld zu Feld gefahren werden. Deren Motorgeräusche schaffen es - trotz geschlossener Fenster - immer wieder bis in die Wohnungen. Betroffen sind meist die Straßen: Elbstraße, Dorfstraße, Südstraße</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Die genannten Straßen waren aufgrund der insgesamt sehr geringen Verkehrsmengen nicht kartierungspflichtig. Eine zeitweise erhöhte Lärmbelastung durch verstärkten Verkehr von Landmaschinen ändert im Jahresmittel daran nichts. Lärm durch Landmaschinen auf Feldern wird nicht betrachtet.</p>
	28	<p>Quelle 2: Musik abgespielt auf tragbaren Geräten durch verschiedene Gruppierungen, die sich Abends/Nachts an den Elbwiesen - beiderseits - aufhalten. Des Weiteren Musik von Konzerten, die in der Flutrinne Dresden stattfinden. Beide</p>	<p><i>Die Hinweise werden dem Ordnungsamt bzw. der Immissions-schutzbehörde übermittelt.</i></p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Quellen werden durch die Elbe weitertransportiert und die Schallwellen breiten sich in den Häusern aus, da diese teilweise sehr eng beieinanderstehen.	Veranstaltungslärm ist kein Bestandteil der Lärmaktionsplanung. In dieser werden ausschließlich die Belange des Verkehrslärms berücksichtigt.
	29	2. wir wohnen seit unserem Umzug in Dresden-Briesnitz. Hier gibt es zwei Faktoren, die eine ruhige Umgebung verhindern: Quelle 3: je nach Windrichtung belästigen unterschwellig die Fahrgeräusche der naheliegenden Autobahn und teilweise auch der B6.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>
	30	Quelle 4: der Lärm, der durch, vor allem einfliegende, Flugzeuge verursacht wird. Teilweise landen diese zu gewissen Zeiten im 5 Minutentakt auf dem Flughafen und fliegen dabei - scheinbar mal niedriger mal höher - auch über unser Haus. Nicht nur WLAN-Verbindungen werden dadurch unterbrochen (Radar auf 5Ghz), sondern auch ist teilweise das eigene Wort nicht mehr zu verstehen (vor allem im Sommer). Merkwürdig ist auch, dass es manchmal Stoßzeiten außerhalb der regulären Flugzeiten zu geben scheint. So landen/starten Flieger kurz nach 5:00 Uhr morgens oder weit nach 22:00 Uhr abends.	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Nachtflugregelungen für den Verkehrsflughafen Dresden erlauben planmäßige Starts und Landungen bis 23.30 Uhr und ab 5.30 Uhr. Unter bestimmten Umständen werden Ausnahmen zugelassen. Näher Informationen stehen auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen zur Verfügung: https://lds.sachsen.de/luftverkehr/?ID=18666&art_param=476 .
#16	31	Ich selbst wohne auf der Cottaer Straße. Insbesondere im Sommer machen mir die lauten Straßenbahnen zu schaffen, da sich mein Schlafzimmer in Richtung der Fahrbahn befindet und das Schlafen mit geschlossenen Fenstern nicht möglich ist. Nach meinen (unprofessionellen) Messungen erreichen die Straßenbahnen auch Nachts teils über 65 dB in meinem Schlafzimmer (Entfernung circa 15 Meter zur Fahrbahn). Ich bin daher sehr froh, die Cottaer Straße in der Anlage 3.2. des Masterplans gesehen zu haben. Ich befürworte die Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sehr. Ich habe lange überlegt, ob es eine andere Möglichkeit gibt, aber habe selbst auch keine andere gefunden. Nachts würde das Tempo 30 mir und anderen Mietern zum Lärmschutz und tagsüber den Kindern, welche hier in Schaaren vorhanden sind (viele ansässige Kinder und Kindergarten auf der Fröbelstraße) zum Schutz dienen. Jedoch ist der Lärm nicht nur im Sommer eine sehr hohe Belastung, denn auch jetzt im Winter sind die Straßenbahnen selbst durch unsere dreifach-verglasten und lärmgeminderten Fenster zu hören.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Außerdem habe ich mitbekommen, dass es auf der Cottaer Straße seit meinem Einzug letztes Jahr im Juni bereits circa 5 Unfälle mit Straßenbahnen gab, welche eventuell durch eine Herabsenkung der Höchstgeschwindigkeit hätten vermieden werden können.</p> <p>Ich weiß, dass die Wahl des Wohnortes grundsätzlich eine persönliche Entscheidung ist, aber ich bitte Sie dennoch die Maßnahme der Geschwindigkeitsherabsenkung durchzusetzen, da der Lärm in den Sommernächten hier teils unerträglich ist und jede Reduzierung hier eine große Auswirkung in verschiedenen Aspekten (Lärmschutz, Schutz von Fußgängern/Kindern und Unfallverhütung) haben kann.</p>	
#17	32	<p>Bei der Betrachtung des vorliegenden Entwurfes ist mir aufgefallen, dass fast bzw. nur die Situation bei Hauptstraßen ausgewertet worden sind, kleine Nebenstraßen spielen keine Rolle (wie bereits beim Lärmaktionsplan Dresden-Neustadt). Ich kann Ihnen nur sagen, dass die Lärmsituation auf kleinen Nebenstraßen oftmals aufgrund des Straßenbelages (ausgefahrenes Kopfsteinpflaster, relativ hohes Verkehrsaufkommen) viel schlimmer ist, als bei asphaltierten Hauptstraßen. Mir geht es dabei konkret um die Melanchthonstraße, Teilstück zwischen Lessing und Weintraubenstraße, das sich in einem sehr schlechten Zustand befindet, wodurch eine hohe Lärm- und Staubbelastung zu verzeichnen ist. Seit Jahren habe ich durch Anschreiben und Anfragen beim Straßen- und Tiefbauamt Dresden auf die unhaltbaren Zustände in Bezug auf Lärm- und Staubbelästigung des Straßenabschnittes hingewiesen, Vorschläge unterbreitet und darum gebeten Maßnahmen einzuleiten, die die Situation für die Anwohner verbessern. Leider vergeblich. Die einzige Reaktion auf ein Schreiben im Jahr 2022 war, dass das Ordnungsamt beauftragt wurde eine Kontrolle vor Ort durchzuführen. Ergebnis/Feststellung. In 2 Stunden wurden 61 Durchfahrten gezählt. Das Hauptproblem der Straße ist das Kopfsteinpflaster und die damit verbundenen Abrollgeräusche. Maßnahmen wurden nicht festgelegt bzw. eingeleitet. Aus diesem Grund möchte ich die Gelegenheit nutzen, die Situation auf diesem Straßenabschnitt zu beschreiben. Der Straßenabschnitt mit Wohnbebauung ist</p>	<p><i>Das Anliegen kann im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden, wird aber teilweise an das Straßen- und Tiefbauamt weitergeleitet.</i></p> <p>Die Lärmaktionsplanung fokussiert sich auf die Straßen, für die sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung in Verbindung mit der Betroffenheitsanalyse eine hohe Belastung ergibt. Neben den Hauptverkehrsstraßen wurden im Ballungsraum sonstige Straßen kartiert, wenn die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mindestens 3.000 Kfz/24 Stunden beträgt. Dies ist für die Melanchthonstraße nicht der Fall. Deshalb stellt die Melanchthonstraße keinen Lärmschwerpunkt dar, für den im Rahmen der Lärmaktionsplanung Maßnahmen zu prüfen sind. Der Hinweis zum Zustand der Straße wird an das Straßen- und Tiefbauamt weitergeleitet.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>eine Nebenstraße ca. 110 m lang (Einbahnstraße, 30er Zone ab 10 m nach Kreuzung !), rechts und links ist Bürgerparken eingerichtet. Der Straßenbelag besteht aus altem, großen, sehr unebenen und total ausgefahrenem Kopfsteinpflaster. Die Lärm- und Staubbelastung entsteht, da ca. 50% der Fahrzeugführer, die aus Richtung Glacis- bzw. Hoyerswerdaer Straße über die Melanchthonstraße fahren, in Richtung Bautzner Straße nicht in die Weintraubenstraße als Hauptstraße abbiegen, sondern gerade aus über die Nebenstraße Richtung Lessing- und dann auf die Bautzener Straße fahren und das teilweise mit überhöhter Geschwindigkeit. Diese Route (Nebenstraße) ist offensichtlich schneller als die über die Hauptstraße, da eine Ampel auf der Bautzener Straße umfahren wird. Die Lärm- und auch Staubbelästigung (vor allem im Sommer), die dabei vor allem im Berufsverkehr entsteht, brauche ich sicher nicht zu beschreiben. Die Fenster zu öffnen bzw. den Balkon nutzen kann man vergessen. Das ist eine Zumutung für alle Anwohner. Aufgrund der genannten Fakten bitte ich Sie, diesen Straßenabschnitt in den Lärmplan aufzunehmen und entsprechende Untersuchungen bzw. Messungen in Auftrag zu geben. Das Ziel sollte sein, zeitnah die Anwohner endlich von Lärm und Staub zu verschonen.</p> <p>P.S. Hinzufügen möchte ich, dass aufgrund der Umleitung der Bautzener Str. (Baumaßnahme Priesnitzbrücke) - Sperrung der Zufahrt Lessingstr. zur Bautzner Str. seit Mitte 2023 das Verkehrsaufkommen auf dem betreffenden Straßenabschnitt nicht so hoch ist . Aber Mitte 2025 ist diese Baustelle beendet und der Verkehr läuft wieder so wie beschrieben.</p>	
#18	33	<p>Wir als Anwohner des Fetscherplatzes freuen uns sehr über die Modernisierung des Selben. Leider kommt es durch diese Maßnahme nicht zu einer Lärmminde- rung des Kreuzungsbereiches. Wenn Schwerlast mit über 70 km/h über die Kreuzung rasen kommt es nicht nur zu Lärmbelastung, sondern auch zur Erschütterung der denkmalgeschützten Gebäude. (Borsbergstrasse, Fetscherstrasse) An vielen Orten in Dresden wird dem Problem mit Tempo 30 km/h zuleibe gerückt. Warum sollte das nicht auch für den Bereich Fetscherplatz möglich sein?! Auf der Waldschlösschenbrücke werden nachts durch Tempo 30 die</p>	<p><i>Das Anliegen kann im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden.</i></p> <p>Am Fetscherplatz bestehen punktuell sehr hohe Lärmbelastungen, die sowohl aus der Straßenbahn als auch dem Kfz-Verkehr resultieren. Mit den Planfeststellungen zum Ausbau der Borsber- straße/Schandauer Straße einerseits sowie dem aktuellen Umbau der Haltestelle Fetscherstraße andererseits wurden die Ansprüche auf Lärmvorsorge im Knotenpunkt- und Haltestellenbereich ge- prüft und abgegolten.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Hufeisennasen geschützt. Das sollte am Fetscherplatz zum Schutz der Bürger und der denkmalgeschützten Gebäude auch so gehandhabt werden.	
#19	34	<p>[H]iermit stellen wir aufgrund eines dringenden Handlungsbedarfes zur Situation in der Burgwartstraße in 01159 Dresden den Antrag diese in den o.g. Masterplan mit aufzunehmen.</p> <p>Bereits mit E-Mail vom 18.07.2024 wandten wir uns an info@smekul.sachsen.de und an poststelle@lasuv.sachsen.de. Dort erhielten wir bis auf eine Eingangsbestätigung vom Team Bürgeranliegen, Abteilung Bürgeranliegen am 16.08.2024 keinerlei Reaktion mehr.</p> <p>Somit kommen wir zu unserem Anliegen:</p> <p>Wir sind Mieter einer 2-Zimmer-Wohnung in der Burgwartstraße [...] und der stetig zunehmende Straßenlärm ist nicht mehr hinnehmbar. Es muss dringend eine Lösung in Form von Tempo 30 und LKW-Fahrverbot geprüft werden.</p> <p>Es ist nicht möglich in der heißen Jahreszeit die Fenster zur Straßenseite zu öffnen, weil man das Gefühl hat, man steht oder sitzt direkt neben einer Autobahn. Man hat keinen erholsamen Schlaf in der Nacht und am Tage versteht man sein eigenes Wort nicht, wenn die Fenster geöffnet sind. Es ist inzwischen sogar so schlimm, dass der Fußboden in unserer Wohnung vibriert und die Gläser im Schrank klirren, wenn Busse und LKW hier hoch und runter brettern.</p> <p>Nachts ist man ab ca. 4:30 Uhr gezwungen, die Fenster zu schließen. Alle Fahrzeuge, auch die Busse der DVB, fahren hier mit hohem Tempo die Straße bergab in Richtung Saalhausener Straße. Sie geben Gas, weil von unten einer kommen könnte und jeder sich beeilt, unten zu sein, bevor ein Fahrzeug von unten kommt.</p> <p>Ganz schlimm ist es geworden, seitdem am 16.01.2023 auch noch ein Parkverbot in Höhe Burgwartstraße 9 bis 13 eingerichtet wurde. Seitdem brettern die Fahrzeuge noch schneller die Straße runter, weil sie jetzt auf der Höhe des Parkverbotes so herrlich viel Platz haben.</p> <p>Außerdem ist die Fahrbahn inzwischen so stark beschädigt, dass es nun zu noch größerer Lärmbelastung kommt.</p>	<p><i>Die Anliegen können im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden, werden aber teilweise weitergeleitet.</i></p> <p>Die Lärmaktionsplanung fokussiert sich auf die Straßen, für die sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung in Verbindung mit der Betroffenenanalyse eine hohe Belastung ergibt. Neben den Hauptverkehrsstraßen wurden im Ballungsraum sonstige Straßen kartiert, wenn die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mindestens 3.000 Kfz/24 Stunden beträgt. Dies ist für die Burgwartstraße nicht bekannt. Deshalb wurde die Burgwartstraße nicht kartiert und stellt keinen Lärmschwerpunkt dar, für den im Rahmen der Lärmaktionsplanung Maßnahmen zu prüfen sind.</p> <p>Zur nächsten Lärmkartierung 2027 wird geprüft, ob auch Straßen mit weniger als 3.000 Kfz in die Kartierung einbezogen werden, wenn diese von Linienbussen befahren werden.</p> <p>Die Burgwartstraße ist Teil einer Lkw-Verbotszone. Damit ist Lkw-Verkehr nur mit Quelle oder Ziel innerhalb der ausgeschilderten Lkw-Verbotszone zulässig.</p> <p>Die Hinweise zur Linienführung der Linie 62 werden der DVB übermittelt.</p> <p>Der Hinweis auf Fahrbahnschäden auf der Burgwartstraße wird dem Straßen- und Tiefbauamt übermittelt.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Weiterhin kommt hinzu, dass seit Monaten die Hohendölzschener Straße gesperrt ist und nun noch mehr Fahrzeuge die Burgwartstraße mit hohem Tempo befahren und außerdem die viel zu vielen Bussen der Linie 62, teilweise auch mit rücksichtslosem, hohem Tempo!</p> <p>Dazu stellen sich weitere dringend zu klärende Fragen:</p> <p>Warum müssen die Busse der Linie 62 in einer derartigen häufigen Taktung diese Straße mitten im Wohngebiet befahren?</p> <p>Warum können die Linien 62 und 90 nicht zusammengelegt werden und über Am Jochhöh und Wurgwitzer Straße nach Dölzchen bedient werden? Während der Baumaßnahmen auf der Burgwartstraße im Frühjahr war das doch auch möglich?!</p> <p>Es ist kein Zustand mehr und wir erwarten, dass sich der oder die Verantwortliche der Sache annimmt und etwas unternimmt, Lärm macht krank!</p> <p>Bezugnehmend der im Amtsblatt aufgeführten Maßnahmen beantragen wir abschließend die Prüfung der untenstehenden 3 Punkte.</p> <p><i>Maßnahme 1.2: Programm der lautesten Straßen, Teil verkehrsorganisatorische Maßnahmen Prüfung ergänzender Lärmminierungsmaßnahmen an lärmauffälligen (Anlage 3.1) und kurzfristig nicht zu sanierenden Straßen (Anlage 3.2) im Hauptverkehrsstraßennetz mit folgenden Ansätzen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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) <input type="checkbox"/> Abstimmung mit/ Einbeziehung der Beteiligten (DVB, STA und Verkehrsbehörde) <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30, dauerhaft • LKW-Fahrverbot, dauerhaft • DVB Linie 62 optimieren (verschiedene Lösungsansätze sind dort möglich) 	

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
#20	35	Können Sie bitte prüfen, ob die Lößnitzstraße in den Masterplan zur Lärmminde- rung aufgenommen werden kann? Die Belastung durch den Verkehr ist mindes- tens subjektiv hoch.	<i>Das Anliegen kann im Masterplan Lärminderung nicht berück- sichtigt werden.</i> Die Lößnitzstraße wurde als sonstige Straße im Ballungsraum kar- tiert. Der Lärmindex L_{NIGHT} überschreitet entlang der Lößnitzstraße (abge- sehen vom Kreuzungsbereich Hansastraße) nicht den Auslösewert der Lärmaktionsplanung von 55 dB(A). Deshalb stellt die Lößnitz- straße keinen Lärmschwerpunkt dar, für den im Rahmen der Lärm- aktionsplanung Maßnahmen zu prüfen sind.
#21	36	Ich wohne auf der Kaitzer Straße / Ecke Leibnizstraße ganz oben im Haus mit ei- ner Wohnung Richtung Ost und Süd. Dieser Wohnort taucht in der Lärmkartie- rung als nicht vom Lärm betroffen auf. Die Realität sieht allerdings anders aus, denn die Tunnelausfahrt der Autobahn A17 über den Kaitzgrund ist permanent zu hören. Selbst durch die geschlossenen Fenster ist ein permanentes Rauschen zu vernehmen. Jede Nacht gegen 3Uhr wacht man davon auf, weil da anschei- nend die LKW-Dichte wieder zunimmt. Ruhig ist es eigentlich nur sonntags bis 22Uhr. Dann beginnt der Lärm wieder. Dieser Lärm verstärkt sich noch in unse- rem Kleingarten in der Kleingartensparte zwischen Hantzschstraße und Kohlen- straße. Dort ist ein erholsamer Aufenthalt nur an Sonntagen möglich. Bei der Wohnung gibt es auch Fenster Richtung Westen, wobei dort der Verkehr der Coschützer deutlich zu vernehmen ist und ebenfalls die Autobahnquerung über den Plaunschen Grund. Ich möchte mit dieser Mail nochmal darauf hinweisen, dass vor allem die Tun- nelausfahrten der Autobahnen scheinbar ein großes Lärmproblem darstellen und dass der Lärm sich weiter erstreckt, als dies in der Kartierung verzeichnet ist. Ich hoffe, dass hier noch geeignete Lärmschutzmaßnahmen getroffen wer- den können.	<i>Die Forderung wird im Masterplan Lärminderung nicht berück- sichtigt.</i> Mit dem planfestgestellten Neubau der BAB 17 wurden alle An- sprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt (s. Kapitel 3.3.7).
#22	37	Ich unterstütze Tempo 30 als einfache und sehr billige Maßnahme zur Lärmmin- derung ausdrücklich. Es ergeben sich weitere Vorteile, insbesondere bei der Ver- kehrssicherheit. Leider habe ich keine Zeit gefunden den Masterplan selbst di- rekt zu lesen und beziehe mich nachfolgend auf einen Artikel von Saechsische :	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Ich befürworte ausdrücklich die dauerhafte Einrichtung von Tempo 30 auf allen im Artikel genannten Straßen.	
	38	Die Straßen, welche nur bis zu ihrer Sanierung Tempo 30 erhalten, sollten meiner Meinung nach auch nach der Sanierung weiterhin Tempo 30 behalten.	<i>Die Anregung wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Über die Anordnung von Tempo 30 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde. Im Zuge des Umbaus von Straßen wird über die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Grundlage der Planfeststellungsunterlagen entschieden. Straßen, die nach einer Sanierungsmaßnahme (ohne Lärmvorsorge) lärmuffällig bleiben, müssen ggfls. einer erneuten Prüfung unterzogen werden.
	39	Bezogen auf vorherigen Stichpunkt möchte ich zur Nürnberger Straße folgendes anmerken. In den Planfeststellungsunterlagen wird sehr genau darauf eingegangen wie stark die zulässigen Grenzwerte von 65 bzw 55 Dezibel nach dem Umbau überschritten werden. Die im Zeitungsartikel geäußerte Annahme, dass Tempo 30 nur bis zum Umbau erforderlich ist, ist daher schlicht falsch. Bitte schauen Sie in die Planfeststellungsunterlagen. Es ist bei gesundem Menschenverstand auch logisch, dass durch die Verbreiterung der Straße und damit näher an den Häusern geführtem Autoverkehr eine höhere Lautstärke einhergeht. Dazu kommen noch Straßenbahnen als potenzielle Lärmquelle. Auch Rasengleis ist nicht vollständig leise, es gibt Überfahrten sowie Anfahr- und Bremsgeräusche. Dass es nach dem Ausbau leiser sein soll halte ich für eine wahnwitzige Falschaussage. Besonders hier ist Tempo 30 daher auch nach dem Umbau geboten.	<i>Die Anregung wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Dem geplanten Umbau der Nürnberger Straße ging ein Planfeststellungsverfahren voraus. Im Verfahren wurde die Lärmvorsorge gemäß der 16. BImSchV geregelt. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist ein Schallgutachten, in dem die Geräuschemissionen für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermittelt wurden. Danach richten sich die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen. Über die zulässige Höchstgeschwindigkeit entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach dem Umbau auf der Grundlage der Planfeststellungsunterlagen erneut.
	40	Mir fallen immer wieder Autos, Motorräder und Quads auf, die extrem laute Motorgeräusche haben. Das empfinde ich als großes Problem und frage mich ob diese Fahrzeuge wirklich alle legal sind. Das kann doch nicht sein. Und falls sie nicht legal sind, warum macht die Polizei ihre Arbeit nicht oder nur unzureichend? Mit diesen lauten Fahrzeugen wird häufig extrem laut an Ampeln beschleunigt sobald diese auf Grün wechseln. Maximale Lautstärke scheint dabei kein Nebeneffekt sondern oberstes Ziel zu sein. Bei so viel Asozialität möchte man direkt den Mittelfinger rausholen oder mit irgendetwas werfen. Dazu	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Die Kontrolle von Posern gehört zur allgemeinen Polizeiarbeit und wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten durchgeführt.

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		kommt, dass für noch mehr Lautstärke und Poser-Effekt häufig auch gerne auf deutlich über 50 km/h beschleunigt wird.	
	41	Ebenfalls fällt mir immer wieder auf, dass die Hupe ordnungswidrig missbraucht wird. In meiner Wohnstraße (Baluschkestraße) wird immer wieder gehupt. Als Zeichen von "Ich bin da, komm runter". Ich habe beobachtet wie die Fahrer danach parken und zur Klingel gehen. Wäre ich zufällig in diesem Moment auf der Straße, würde ich die Menschen auch selbst diesbezüglich ansprechen. Zudem gibt es regelmäßige Hupkonzerte wenn Lieferdienste ihr Auto beim Ausliefern auf der Fahrbahn stehen lassen. Es kam bereits mehrfach vor, dass die gesamte Straße zusammengehupt worden ist bis der Paketfahrer sein Auto halb in eine Einfahrt halb auf einen Gehweg gestellt hat. Dieses Gehupe empfinde ich ebenfalls als sehr störend. Gegenfalls könnten Sie darauf hinwirken, dass der gemeindliche Vollzugsdienst für diese Problematik sensibilisiert wird. Das lächerlich niedrige Bußgeld lässt natürlich wenig Aussicht auf Verhaltensänderung erhoffen, aber eine freundliche Ansprache und Bitte könnte vielleicht bei dem einen oder anderen helfen. Wie so oft, stirbt auch hier die Hoffnung zuletzt. Vielen ist trotz Führerschein auch gar nicht bekannt, dass die Hupe innerorts nur bei Gefahr genutzt werden darf.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Auf das Verhalten von Menschen kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung kein Einfluss genommen werden.
	42	Mehr Geschwindigkeitsüberwachung und Rotlicht-Blitzer (schnell noch Gas geben und mit 70 bei Gelb/Rot über die Kreuzung) würden meiner Ansicht nach zu weniger Raserei führen und damit zu weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit.	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Geschwindigkeitsüberwachungen werden 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 (s. auch Kapitel 7.6). In der Maßnahme 4 ist der Einsatz von Dialogdisplays empfohlen. Über die konkreten Einsatzorte wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht entschieden.
#23	43	Ich beziehe mich konkret auf die Problematik in der Grundstraße, gleichwohl können sicher viele Punkte auch auf andere Straßenabschnitte übertragen werden.	<i>Die Anliegen können im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden, werden aber aufgrund der angeführten Sicherheitsaspekte an das Straßen- und Tiefbauamt übermittelt.</i>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Gleichwohl die Grundstraße durch ihre sanierte Fahrbahn anderen Straßen in puncto Lärminderung schon einen Schritt voraus ist, ergeben sich durch einige Besonderheiten hier weitere Angriffspunkte.</p> <p>Durch ihre kurvige und ansteigende Straßenführung und als eine der Hauptaussfallstraßen sowohl für Pendler als auch Ausflügler kommt es nicht nur zu hohem Verkehrsaufkommen, sondern auch besonderer Nutzung. So ist der Anteil an Stadtrundfahrtsbussen, welche lärmtechnisch den Bussen der DVB weit nachstehen, und Motorrädern ebenso hoch wie der von Einsatzfahrzeugen. Auch gehen in weiten Teilen Sicherheitsaspekte konform mit sich daraus ergebenden Lärmereignissen.</p> <p>Ich möchte hier einige Beispiele nennen:</p> <p>Im untersten Teil der Grundstraße kurz oberhalb des Körnerplatzes findet sich eine 30er-Zone ohne extra abgetrenntem Radweg. In diesem Bereich kommt es sehr häufig zu riskanten Überholmanövern von Radfahrern als auch sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung haltenden Autofahrern durch andere Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an die Begrenzung von 30km/h halten. Diese Manöver stellen durch Beschleunigungsvorgänge und Hupen eine zusätzliche Lärmbelastung für die Anwohner dar. Ein Überholverbot in diesem Bereich wäre eine Möglichkeit, hier Entlastung zu schaffen. Möglich wären zudem vermehrte Kontrollen (insbesondere auch stationäre Geschwindigkeitskontrollen) sowie eine bauliche Abgrenzung der beiden Fahrspuren (durch Erhöhung oder kostengünstig durch veränderte Fahrbahnmarkierung etc.), die ein Überholen erschweren, ohne dies z.B. für Rettungsfahrzeuge unmöglich zu machen.</p> <p>Ein ähnliches Phänomen kann man auch in der weiter oben in Höhe des alten Brauhauses bzw. der Tankstelle gelegenen 30er-Zone beobachten. Auch hier werden häufig überhöhte Geschwindigkeiten gefahren und im Kurvenbereich überholt, sodass sich ähnliche Probleme und Empfehlungen ergeben wie im eben genannten Abschnitt.</p> <p>Verantwortlich für Lärmspitzen sind auf der Grundstraße häufig ältere Busse und Motorräder. Letztere stellen insbesondere in den Sommermonaten in den Abendstunden und am Wochenende ein lärmrelevantes Problem dar. Hier</p>	<p>Eine Anordnung von Überholverbot führt nicht zu einer Lärminderung.</p> <p>Geschwindigkeitsüberwachungen werden 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 (s. auch Kapitel 7.6). Darüber hinaus ist in der Maßnahme 4 der Einsatz von Dialogdisplays empfohlen. Über die konkreten Einsatzorte wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht entschieden.</p> <p>Ein Motorradfahrverbot bedarf einer verkehrsrechtlichen Anordnung mit entsprechendem Prüfverfahren. Die ist im Rahmen der</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung												
		würde ein zeitlich begrenztes Verbot für Motorräder eine enorme Entlastung für die Anwohner darstellen. Desweiteren bilden auch die Sirenen der Einsatzfahrzeuge, welche aus nachvollziehbaren sicherheitstechnischen Aspekten häufig über die gesamte Länge der Grundstraße eingeschaltet bleiben, eine erhebliche Lärmbelastung. Wenn oben genannte Maßnahmen (insbesondere bauliche/durch Markierung kenntlich gemachte Abgrenzung der beiden Fahrspuren in Kurvenbereichen) umgesetzt werden würden, könnte sich auch hier eine erhebliche Entlastung ergeben, indem der Einsatz der Sirenen nur noch punktuell notwendig werden würde.	Lärmaktionsplanung nicht möglich. Der Hinweis wird dem Straßen- und Tiefbauamt zur Prüfung übermittelt.												
	44	Nicht zuletzt ist natürlich zu hoffen, dass durch eine Umgestaltung des Ullersdorfer Platzes und ggf. Etablierung eines P+R-Parkplatzes das generelle Verkehrsaufkommen zumindest etwas reduziert werden kann.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.												
#24	45	<p>[B]ei unserer Darstellung beziehen wir uns auf die Lärm- und Erschütterungsbelastungen an unserem Haus Pirnaer Landstraße [...]. Gemäß Lärmkartierung liegen die Lärmbelastungen für unser Haus bei folgenden Werten:</p> <table><tr><td colspan="2">Straßenverkehrslärm (Tag-Abend-Nacht)</td><td>65-69 dbA</td></tr><tr><td>Straßenverkehrslärm (Nacht)</td><td></td><td>55 -59 dbA</td></tr><tr><td colspan="2">Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)</td><td>70-74 dbA</td></tr><tr><td colspan="2">Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)</td><td>65-69 dbA</td></tr></table> <p>Gemäß Anlage 1 Nr. 75 gehört die Pirnaer Landstraße Altleuben/ B.-Haupt-Straße zu den lautesten Straßen in Dresden mit punktuell hohen Pegelüberschreitungen am Knotenpunkt. Die Feststellung zu punktuellen Pegelüberschreitungen ist in vorangegangenen Plänen nicht zu finden. Wie hoch und wie oft die punktuellen Überschreitungen gegeben sind, erläutern Sie nicht. Aus unserer Wahrnehmung verursacht der Straßenbahnverkehr diese Überschreitungen. Die Belastungen liegen bei Maximalpegeln von teilweise mehr als 80 dB (A). Diese punktuellen hohen Pegelüberschreitungen betreffen im Wesentlichen die Linie 2 in stadtauswärtiger Richtung. Aufgrund der Taktung der Straßenbahnlinien finden diese „punktuellen hohen Pegelüberschreitungen“</p>	Straßenverkehrslärm (Tag-Abend-Nacht)		65-69 dbA	Straßenverkehrslärm (Nacht)		55 -59 dbA	Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)		70-74 dbA	Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)		65-69 dbA	<p>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt, aber an die DVB AG weitergeleitet. Die Aussage „punktuell hohe Pegelüberschreitungen“ bezieht sich auf die örtliche Verteilung der Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung, nicht auf einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen durch laute Vorbeifahrten. Die mit der Lärmkartierung ermittelten Lärmpegel stellen grundsätzlich einen Jahresmittelwert dar. Die Forderungen zur Überprüfung des baulichen Zustandes der Gleisanlagen und zur Einhaltung und Kontrolle der gefahrenen Geschwindigkeiten werden an die DVB AG weitergeleitet.</p>
Straßenverkehrslärm (Tag-Abend-Nacht)		65-69 dbA													
Straßenverkehrslärm (Nacht)		55 -59 dbA													
Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)		70-74 dbA													
Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)		65-69 dbA													

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>also tagsüber mindestens alle 10 min und nachts alle 20 bis 30 min statt. Hier ist anzumerken, dass die Fahrer der Linie 2 sowohl in stadteinwärtiger als auch stadtauswärtiger Richtung regelmäßig und überwiegend mit viel zu hohen Geschwindigkeiten die Weichenanlagen als auch den Kreuzungsbereich/Herzstücke befahren. Gemäß § 50 BOStrab sind Weichen mit max. 15 km/h zu befahren. Die überhöhten Geschwindigkeiten haben maßgeblichen Einfluss auf die Geräuschentwicklung und damit auf die Lärmimmission und ziehen ebenso erhebliche Erschütterungen nach sich! Weiterhin dürften die Gleisanlagen/ Weichen aufgrund der permanenten Geschwindigkeitsüberschreitungen einer schnelleren Abnutzung unterliegen.</p> <p>Auf diese Umstände haben wir sowohl die DVB AG als auch das Umweltamt mehrfach hingewiesen. Inwieweit jemand die Gegebenheiten vor Ort jemals geprüft hat, entzieht sich unserer Kenntnis.</p> <p>Uns ist bekannt, dass die Immissionswerte zur Lärmbelastung nach rein mathematischen Verfahren berechnet werden. Die so ermittelten Werte gehen allerdings von Idealwerten aus, d.h. die Geschwindigkeiten werden eingehalten und die baulichen Anlagen (Gleise, Fahrbahnbeläge etc. sind in ordnungsgemäßen Zustand).</p> <p>In Dresden wird 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. 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</p> <p>Gemäß Ihren Ausführungen erhöht sich das Risiko gesundheitlicher Folgen signifikant bei Dauerbelastungen von 65 dB(A) am Tag und 55b dB(A) in der Nacht. Die Doppelbelastung aus Straßenverkehrslärm und Straßenbahnlärm liegt für uns bedeutend über diesen genannten Grenzwerten, da wir permanent von den Pegelüberschreitungen betroffen sind. Aus unserer Sicht liegt eine erhebliche Lärmzunahme vor, die sich in eigentumsrechtlich kritischer Höhe bewegt. Auch</p>	

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>vom Straßenverkehr ist eine stetige Zunahme zu verzeichnen. Zu den Hauptverkehrszeiten zwischen 6.00 Uhr und 18.00 Uhr ist ständig stockender bis stehender Verkehr mit entsprechender Feinstaub- und Abgasbelastung für die Anwohner festzustellen. Die Fortschreibungen der Masterpläne Lärminderung bestätigen diese Feststellungen. Seit 2017 wird der Straßenabschnitt als lärmuffällig gekennzeichnet.</p> <p>Wir fordern daher seitens der DVB AG eine bauliche Überprüfung der Gleise im Knotenpunkt insbesondere der Herzstücke. Die Sanierung ist nun mehr als 13 Jahr her. Wir gehen davon aus, dass nach dem heutigen Stand der Technik bauliche Möglichkeiten bestehen, solche Bereiche lärmschutztechnisch positiv zu überarbeiten.</p> <p>Solange keine baulichen Möglichkeiten bestehen, den Lärmpegel zu senken, sind geeignete und durchsetzbare Maßnahmen zu treffen, die das Befahren des Knotenpunktes/ Weichen/Herzstücke mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bzw. ggf. angemessenen niedrigeren Geschwindigkeiten im Rahmen einer Lärmschutzminderung regeln. Diese Maßnahme kostet im Übrigen nichts, soweit sich das Personal der DVB AG an die Geschwindigkeitsregelungen hält. Eine Überwachung der Einhaltung halten wir allerdings für erforderlich.</p>	
#25	46	<p>[G]ern möchten wir als laut empfundene Straße die Boltenhagener Straße, in Klotzsche nennen.</p> <p>Diese wird stetig mehr befahren und immer mehr auch von LKWs genutzt. Bedenklich ist auch Tempo 50 in dem Abschnitt von der Christuskirche bis hin zum Marktplatz Klotzsche, da dort besonders viele Schüler täglich mit dem Überqueren der Straße kämpfen.</p> <p>Es ist gefährlich, voll und laut. Eine Unterhaltung zu Fuß, in den Stoßzeiten des Verkehrs ist nicht möglich. Bereits ab 05:30 Uhr früh wird man von dem zunehmenden Autoverkehr geplagt. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen finden oft in den Abendstunden statt. Wir bitten um eine Prüfung einer Tempo 30 Zone, wie es auch bereits die Nachbarstraßen Königsbrücker Landstraße und Karl-Marx Straße erhalten haben.</p>	<p><i>Das Anliegen kann im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden, wird aber aufgrund der angeführten Sicherheitsaspekte an das Straßen- und Tiefbauamt übermittelt. Die Boltenhagener Straße wurde als sonstige Straße im Ballungsraum kartiert. Unter Berücksichtigung der Höhe der Lärmpegel und der Anzahl der davon betroffenen Anwohner erfüllt die Boltenhagener Straße nicht die Kriterien, die der Auswahl der Lärmschwerpunkte zugrunde liegen. Deshalb werden für die Boltenhagener Straße im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen geprüft.</i></p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
#26	47	<p>Ich hatte 2020 selbst schon Kontakt zum Umweltamt wegen dem unerträglichen Lärm in der Schäferstraße. Damals wie heute ist festzustellen, dass viel geredet, geschrieben, "begründet" und abgewiegelt, aber zu wenig wirklich getan wird, damit aus der lärmenden Autostadt endlich eine lebenswerte Stadt für Menschen wird. Der Aufwand, der hier an Messungen, Studien und Rechtfertigungen betrieben wird und der zum "geplanten" Umbau aufgewendet werden soll, erschließt sich mir nicht wirklich. Er zeigt nur die Grenzen des sogenannten Masterplanes und des Willens der Verfasser*innen. Warum das alles? Sogar von leiseren Autoreifen ist die Rede. Unglaublich! Und wenn es wieder oft und richtig dolle schneit, ist es ja auch nicht mehr ganz so laut? Sorry!</p> <p>Tempolimit 30 oder max. 40 im gesamten Stadtgebiet würden einen Bruchteil der Kosten verursachen und wären in einem Bruchteil der Zeit realisierbar. Der Schilderwald wäre zudem erheblich ausgedünnt, wenn nicht auf jeder Straße eine anderes Limit vorgegeben wird. Aber das ist wohl zu einfach und keiner verdient daran. Dazu müsste man wirklich wollen und nicht müssen. Woanders geht das aber auch;-). Da stirbt auch kein Autofahrer an Langeweile im Auto. Und vielleicht würden so auch mehr Leute in die Öffis umsteigen. Das wären dann aber zu viele Fliegen mit einer preiswerten Klappe - ich weiß.</p> <p>apropos Öffis: Warum sind die neuen schönen großen Straßenbahnzüge eigentlich so unangenehm kratzig laut. Stand da nichts zum Lärmpegel im Pflichtenheft? (Die Frage kam gerade spontan und muss nicht beantwortet werden. Aber verschwenden Sie mit solchen "Masterplänen" neben Zeit und Geld nicht auch das Vertrauen der Bürger? Hier wäre Bürokratieabbau doch mal wirklich sinnvoll und nicht nur ein platter Wahlspruch zur Demontage von Demokratien. Für mich ist der "Masterplan" ein Desasterplan. Es ist so, als ob man mit einem Brecheisen in der einen Hand und einem Vorschlaghammer in der anderen unbedingt einen Faden in eine Nadel einfädeln will. Das Eisen und den Hammer abzulegen kommt natürlich nicht in Frage ...</p> <p>Ich habe übrigens ein eigenes Auto, ein Motorrad, zwei Fahrräder und viele ordentlichen Straßenschuhe. Die Häufigkeit der Nutzung ist dabei in umgekehrter</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Die Regelgeschwindigkeit ist bundeseinheitlich geregelt (§ 3 Abs. 3 StVO). Sie kann durch Kommunen nicht geändert werden.</p> <p>Der Entwurf des Masterplanes Lärminderung enthält zahlreiche Prüfaufträge für die Einführung von Tempo 30. Die Umsetzung von Maßnahmen hängt von der politischen Prioritätensetzung und der Finanzierung und Personalausstattung der Ämter ab.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Reihenfolge, da es mir so gesünder scheint. Mit weniger Autolärm (und Auto-dreck) wäre es sicher noch gesünder. Aber das ist ein Traum, den der Masterplan nicht erfüllen kann. Kleiner Tipp: Der Ansatz ist falsch.	
#27	48	<p>[D]er Masterplan Lärminderung – Fortschreibung 2024 der Stadt Dresden sollte einen expliziten Schwerpunkt auf die Reduzierung von Straßenverkehrslärm in Wohngebieten legen, insbesondere verursacht durch Schleichverkehr in Nebenstraßen.</p> <p>Im Wohngebiet Wilsdruffer Vorstadt ist in den Straßen 'Am Schießhaus', Grüne Straße, Schützengasse, Schützenplatz und 'An der Herzogin Garten' ein hohes Verkehrsaufkommen durch Schleichverkehr zu beobachten. Beispielsweise führt der Schleichverkehr in beiden Richtungen von der Schweriner Straße über die Schützengasse und 'An der Herzogin Garten' zur Ostra-Allee sowie von der Hertha-Lindner-Straße über 'Am Queckbrunnen', 'Am Schießhaus' und 'An der Herzogin Garten' zur Ostra-Allee.</p> <p>Zu den Hauptverkehrszeiten und abends wird regelmäßig die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der 30er-Zone überschritten. In der verkehrsberuhigten Zone der Schützengasse vor der Musikhochschule stellt die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung eher die Ausnahme dar.</p> <p>Der schlechte Straßenzustand, insbesondere im Bereich der Kreuzung 'Am Schießhaus'/'An der Herzogin Garten', wo Asphaltreste auf Kopfsteinpflaster vorhanden sind, sowie die Grüne Straße tragen erheblich zur Lärmbelastung bei. Starkes Abbremsen und anschließendes Beschleunigen im Kreuzungsbereich 'Am Schießhaus'/'An der Herzogin Garten' erzeugen zusätzlichen Lärm.</p> <p>Ich rege daher eine langfristige Lärmmessung in diesem Bereich an, um belastbare Daten für geeignete Gegenmaßnahmen zu erhalten.</p> <p>Die Straße 'Am Schießhaus' weist eine überdimensionierte Fahrbahnbreite auf, was Kraftfahrzeugführende dazu verleitet, die zulässigen Geschwindigkeitsbegrenzungen regelmäßig zu überschreiten. Diese Gestaltung fördert ein unsicheres Verkehrsumfeld und erhöht die Lärmbelastung durch beschleunigenden Verkehr.</p>	<p><i>Die Anliegen können im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden.</i></p> <p>Der Lärmaktionsplan muss eine Auswahl der Handlungsschwerpunkte treffen und fokussiert sich deshalb auf die Straßen mit den höchsten Belastungen. Die genannten Straßen wurden nicht kartiert, weil das Verkehrsaufkommen nicht mindestens 3.000 Kfz/24 h beträgt. Die Straßen nehmen deshalb nicht an der Lärmaktionsplanung teil.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Die Straßen 'An der Herzogin Garten', Schützengasse und 'Am Schießhaus' in Richtung Schützenplatz sind durch schmale Gehwege gekennzeichnet, die den Anforderungen an eine sichere und komfortable Fußgängerführung nicht gerecht werden. Aufgrund der begrenzten Gehwegbreite sind Fußgänger gezwungen, teilweise auf die Fahrbahn auszuweichen, was ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt. Insbesondere sind dort viele Touristen von und nach den dort vorhandenen Restaurants und den umliegenden Hotels zu Fuß unterwegs.</p> <p>Insbesondere im Bereich der Restaurants fehlt es vollständig an dringend benötigten Fahrradständern, was sowohl für Besucher als auch für Anwohner, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, ein erhebliches Defizit darstellt. Diese infrastrukturelle Lücke führt dazu, dass Fahrräder oft an ungeeigneten Stellen, wie Straßenschildern oder Laternen, abgestellt werden, was die Gehwege blockiert und die Sicherheit für Fußgänger beeinträchtigt.</p> <p>Die Straßen 'An der Herzogin Garten', Schützengasse und 'Am Schießhaus' sind durch schmale Gehwege gekennzeichnet, die den Anforderungen an eine sichere und komfortable Fußgängerführung nicht gerecht werden. Aufgrund der begrenzten Gehwegbreite sind Fußgänger gezwungen, teilweise auf die Fahrbahn auszuweichen, was insbesondere in Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt.</p> <p>Ein weiteres Problem ist das Fehlen von straßenbegleitenden Baumpflanzungen, die sowohl zur optischen Verkehrsberuhigung als auch zur Verbesserung des Mikroklimas und der Lärmdämpfung beitragen könnten. Eine Neugestaltung sollte daher die Fahrbahnbreite reduzieren und durch Begrünung sowie bauliche Maßnahmen wie Querungshilfen oder Aufpflasterungen ergänzt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität im Straßenraum zu verbessern.</p> <p>Im Weiteren stellt die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone oder einer 20er-Zone im genannten Wohngebiet eine effektive Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung dar. Durch bauliche Eingriffe wie Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen oder die Schaffung von Querungshilfen kann der Verkehrsfluss</p>	

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>entschleunigt und die Einhaltung niedriger Geschwindigkeitsbegrenzungen gefördert werden.</p> <p>Um den Schleichverkehr im Bereich des Platzes 'Am Schießhaus'/ 'An der Herzogin Garten'/ Schützengasse wirksam zu unterbinden, wird die Einführung eines Einbahnstraßensystems empfohlen. Durch eine gezielte Verkehrsführung wird der Durchgangsverkehr unattraktiv gestaltet, während die Erreichbarkeit für Anwohner und Anlieger uneingeschränkt bleibt. Ein Einbahnstraßensystem kann dabei auch die Verkehrsflusssteuerung optimieren und Konflikte an Kreuzungen minimieren.</p> <p>Im Bereich des Platzes 'Am Schießhaus'/ 'An der Herzogin Garten'/ Schützengasse sollte zudem die Begrünung durch eine Vergrößerung des Baumbestands bzw. der Fläche mit dem Baumbestand deutlich erweitert werden. Ein grüner Straßenraum trägt nicht nur zur Verbesserung der Luftqualität und des Mikroklimas bei, sondern wirkt durch die visuelle Begrenzung der Fahrbahn auch verkehrsberuhigend.</p> <p>Zusätzlich könnte die Einrichtung einer Art eines kleinen Kreisverkehrs um den erweiterten Baumbereich herum erwogen werden. Kreisverkehre bieten den Vorteil, den Verkehrsfluss zu optimieren und gleichzeitig die Geschwindigkeit von Fahrzeugen durch die notwendige Verlangsamung bei der Einfahrt zu reduzieren. Sie können darüber hinaus den Verkehrslärm mindern, da das Anhalten und Anfahren an herkömmlichen Kreuzungen entfällt.</p> <p>Diese Maßnahmen kombinieren bauliche Verkehrsberuhigung, ökologische Aufwertung und eine klare Verkehrslenkung, um die Lebensqualität für die Anwohner zu erhöhen und die Lärmbelastung durch reduzierten Schleichverkehr und geringere Geschwindigkeiten zu verringern.</p> <p>Im Bereich 'An der Herzogin Garten' und der Schützengasse treten aufgrund des begrenzten Straßenraums häufig Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen auf. Die bestehende Verkehrsführung bietet nicht ausreichend Platz für eine sichere Koexistenz der beiden Verkehrsteilnehmergruppen. Spezielle Radverkehrsanlagen wie Schutzstreifen oder separate Radwege fehlen. Dies</p>	

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>führt zu gefährlichen Überholmanövern durch Kraftfahrzeuge, insbesondere auf engen Straßenabschnitten, und erhöht das Unfallrisiko erheblich.</p> <p>Angesichts der aufgezeigten Herausforderungen und Missstände im Bereich der Straßen 'An der Herzogin Garten', Schützengasse, 'Am Schießhaus' und 'Grüne Straße' ist eine schnelle und umfassende Umsetzung geeigneter Maßnahmen dringend erforderlich. Die derzeitige Verkehrssituation gefährdet nicht nur die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, sondern beeinträchtigt auch die Lebensqualität der Anwohner und die Attraktivität des Viertels für Touristen und Gewerbetreibende. Darüber hinaus tragen diese Maßnahmen zur Lärmminde- rung und einer ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung bei.</p>	
#28	49	<p>[W]ir wohnen nun seit bereits fast sieben Jahren auf dem vorderen Abschnitt der Friedrichstraße und müssen feststellen, dass die Lärmbelastung tagsüber im- mens zugenommen hat.</p> <p>Friedrichstraße:</p> <p>Über die Friedrichstraße wird derzeit viel Verkehr abgeleitet, das führt zu per- manent laufenden Motoren von PKWss und LKWs im Stau. Es ist teils unmöglich die Straße in Höhe der Kita Lisa zu passieren. Zudem sind in den vergangenen Jahren immer wieder Großbaustellen errichtet worden (derzeit Friedrichstraße 32), es vergeht nicht ein Jahr mit Bohrpfahlgründung, Baggern, Betonmischern. Man versteht sein eigenes Wort nicht mehr – die Kinder in der Kita Lisa werden sowohl von den beiden sie einschließenden Straßen als auch vom Baulärm mas- siv beeinträchtigt.</p> <p>Das Straßenpflaster im vorderen Teil der Friedrichstraße (angeblich historisch!) wird von Bussen, LKWs und PKWs überfahren und verursacht nicht nur Lärm, sondern auch enorme Vibration in den Wohnungen der Anlieger.</p> <p>Wir sind ebenfalls vom Rettungshubschrauber und den Rotorenschlägen betrof- fen – das muss sein, das sieht jeder ein, ist aber ebenfalls eine enorme Lärm- quelle (ganz zu schweigen von Polizeihubschraubern, die stundenlang über ei- nem kreisen, wenn Dresden von Großereignissen heimgesucht wird).</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Für den Stadtteil Friedrichstadt wurde der Entwurf eines Integrier- ten Verkehrs- und Lärmminderungskonzeptes erarbeitet. Das Kon- zept befindet sich derzeit zur Beschlussfassung in den politischen Gremien. Dieser Teilgebiets-Lärmaktionsplan erarbeitet kleinräu- mig Lärmminderungsmaßnahmen. Für die Friedrichstraße sind ins- gesamt 11 verschiedene verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen vorgesehen.</p>
	50	<p>In der Flutrinne werden nun in den Sommermonaten Großkonzerte veranstaltet, die Pieschen oder Friedrichstadt, je nach Windrichtung nachts beschallen und</p>	<p><i>Der Hinweis wird der Immissionsschutzbehörde übermittelt.</i></p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		die tausende Menschen in die Friedrichstadt spühlen, die sich dann nachts lautstark und rücksichtslos verhalten – eine echte Zumutung für die Anwohner!!!	
	51	<p>Weißeritzstraße: Das Überfahren der Schienen ist eine erhebliche Lärmquelle, da die meisten Autofahrer mit Tempo <50km/h über den Kreuzungsbereich rasen. Diesen Lärm hört man über 300m weit. Es ist also schon in meiner „Friedrichstraßen - Blase“ überfällig Lärmschutzmaßnahmen und ein beruhigtes Verkehrskonzept in der Friedrichstadt schnellstmöglich aufzunehmen und umzusetzen. Es wird zunehmend unerträglich. Ganz zu schweigen bei dem anhaltenden starken Zuzug in das Quartier.</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt, wird aber an die DVB AG weitergeleitet.</i> Eine Prüfung der baulichen Beschaffenheit der Gleise ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht möglich.</p>
#29	52	<p>Entwurf erfüllt Erwartungen nicht Wir begrüßen natürlich, dass sich die Stadt Dresden mit der Fortschreibung des Masterplans einem gravierenden Problem einer Vielzahl von Bürgern zuwendet. Lärmbelastungen tragen zu einer massiven Bedrohung der Gesundheit bei. Dagegen muss etwas getan werden. Der Masterplan könnte dazu ein Schritt in die richtige Richtung sein – wir können es aber schon hier feststellen: er erfüllt diese Erwartung in keiner Weise. Das gilt nicht zuletzt mit Blick auf die geplanten Infrastrukturprojekte in Kooperation mit der Stadt Radeberg wie im Bildungsbereich mit dem Ausbildungsstandort Mikroelektronik oder den geplanten Gewerbegebietsflächen im Raum Radeberg, die derzeit diskutiert werden. Beides hat massive Anziehungskraft für die Sektoren Wirtschaft und Bildung in Dresden. Einer schädlichen Auswirkung auf die Lärmbelastung muss unbedingt vorgebeugt werden. Grundsätzliche Lösungsansätze fehlen Der Masterplan sieht für die S95 in unserem Bereich keinerlei Maßnahmen vor. Dabei müssten jedoch angesichts der erheblichen Belastung ganz grundsätzliche Lösungsansätze gesucht werden:</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Lärmaktionsplanung fokussiert sich auf die Straßen, für die sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung in Verbindung mit der Betroffenheitsanalyse eine hohe Belastung ergibt. Das ist für die Radeberger Landstraße nicht der Fall.</p>
	53	<p>– Die Staatsstraße 95 müsste herabgestuft werden. Mit der S177 (plus die Autobahnen 4 und 17) gibt es ein umfassendes Ortsumgehungssystem.</p>	<p><i>Der Hinweis wird den zuständigen Ämtern der Stadtverwaltung bzw. dem LaSuV übermittelt.</i></p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			Ein Abstufungsverfahren einer Staatsstraße zur Kreis- oder Gemeindestraße ist ein umfassendes Verfahren. Die Prüfung berücksichtigt zahlreiche Aspekte des Straßenverkehrs, eine solche kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen.
	54	<ul style="list-style-type: none"> – Der Verkehr müsste deutlich vermindert, der Lkw-Verkehr auf kleinräumigen Lieferverkehr beschränkt und als großräumiger Verkehr oder Ausweichverkehr von der A4 unterbunden werden. 	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Da die Radeberger Landstraße keinen Lärmschwerpunkt darstellt, sieht der Entwurf keine Prüfaufträge für verkehrsorganisatorische Maßnahmen vor. Anzumerken ist, dass die Radeberger Landstraße nicht Bestandteil des Lkw-Vorrangroutennetzes der Landeshauptstadt Dresden ist. Der Schwerverkehrsanteil weist keine Auffälligkeiten auf und lässt auf normalen Versorgungs- und Entsorgungsvverkehr zzgl. Busbetrieb schließen.</p>
	55	<ul style="list-style-type: none"> – Der öffentliche Nahverkehr muss deutlich ausgebaut werden. Busse müssen viel häufiger in dichterem Takt zwischen Dresden und Radeberg unterwegs sein. In der Vergangenheit war eher das Gegenteil der Fall. Angebot schafft Nachfrage – das ist in der Konsumgesellschaft nicht nur kurz vor der Supermarktkasse zu beobachten, sondern das gilt auch hier. 	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Die Optimierung des ÖPNV-Angebotes ist nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung möglich.</p> <p>Der ÖPNV wird im Mobilitätsplan 2035plus behandelt. Grundsätzlich strebt die Landeshauptstadt Dresden einen Ausbau des ÖPNV an. Aufgrund der derzeitigen Haushaltssituation ist eine Verdichtung des Angebotes nach Radeberg nicht realistisch.</p>
	56	<ul style="list-style-type: none"> – Auch durch die Dresdner Heide muss eine vernünftige Radverkehrslösung geschaffen werden. 	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt sieht mit den Maßnahmen 516 und 517 Radverkehrsanlagen entlang der Fischhausstraße und Radeberger Landstraße grundsätzlich vor.</p>
	57	<ul style="list-style-type: none"> – Bei all diesen Punkten müssen sich der Freistaat und die Landeshauptstadt Dresden massiv engagieren, schließlich wollen sie vom Standort Radeberg (Fachkräfte-Ausbildung, Gewerbeflächen) erheblich profitieren. – Die Stadt Dresden mit dem Stadtrat muss sich dafür viel stärker 	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Die örtlichen und sachlichen Zuständigkeiten sind geregelt.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>einsetzen.</p> <p>„Schwarzer-Peter-Spiel“ vermeiden</p> <p>Die Betrachtung der Lärmbelastung muss auch auf den Bereich der Radeberger Straße (S95) ausgedehnt werden, der sich unmittelbar (etwa 200 Meter) vor Stadtgrenze mit Radeberg befindet. Dabei müssen Zuständigkeitswechsel überwunden werden.</p> <p>Der „Schwarze Peter“ für Kompetenzen, Eigentums- oder Finanzierungsfragen oder was auch immer darf nicht ständig zwischen Radeberg, Dresden, dem Landkreis Bautzen, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, dem Sachsenforst oder anderen umherwandern. Insofern müssen die Stadtverwaltung Dresden und der Stadtrat hier mehr Verantwortung übernehmen und eine große Lücke im Masterplan schließen. Ein Zuständigkeits-Ping-Pong muss unterbleiben.</p>	
	58	<p>Erhebliche Gesundheitsgefahren durch Lärm</p> <p>Die Lösung für das Lärmproblem muss auch viel größer gedacht werden, weil beispielsweise das Umweltbundesamt die Werte für Gesundheitsgefahren durch Lärmbelastungen niedriger ansetzt, als dies im Masterplan der Stadt getan wird. Die Autoren des Entwurfs nehmen zu Recht darauf Bezug in ihren Ausführungen (Seite 14 des Dokuments, Seite 7 des Entwurfstextes). Das Umweltbundesamt soll hier dennoch ausführlich wiedergegeben werden, weil die Einschätzungen so elementar sind und im Entwurf des Masterplans auch nur sehr vage angedeutet werden:</p> <p>Gesundheitliche Folgen erhöhter Lärmbelastung</p> <p>Lärm löst abhängig von der Tageszeit (Tag/Nacht) unterschiedliche Reaktionen aus. Im Allgemeinen sind bei Mittelungspegeln innerhalb von Wohnungen, die nachts unter 25 dB(A) und tags unter 35 dB(A) liegen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese Bedingungen werden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen. Tagsüber ist bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Um die Gesundheit zu schützen, sollte ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Der Lärmaktionsplan muss eine Auswahl der Handlungsschwerpunkte treffen und fokussiert sich deshalb auf die Straßen mit den höchsten Belastungen. Für die Laufzeit des Masterplanes Lärmmin-derung von 5 Jahren ist die Umsetzung einer noch höheren Anzahl an Maßnahmen, die sich bei niedriger angesetzten Zielwerten ergeben würde, nicht realistisch.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>überschritten werden. (Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr; Markierung vom Autor dieser Stellungnahme) „Keine nennenswerten Beeinträchtigungen“ werden also nur bis zu niedrigeren Werten angenommen, als sie jetzt Gegenstand des Entwurfs zum Masterplan sind. Der Entwurf ist daher kritisch zu bewerten, auch wenn die Situation den Vorgaben des Freistaats Sachsen entsprechen mag.</p>	
	59	<p>Mieser Straßenzustand und Raserei Die Daten im Entwurf basieren auf Berechnungen der Schallausbreitung. Dabei müssten Korrekturfaktoren beispielsweise aufgrund des schlechten Straßenzustands, aufgrund des immer weiter wachsenden Verkehrsaufkommens oder aufgrund der (unzulässigen) Überschreitung der Geschwindigkeit (größer 50 km/h) gegenüber den Referenzwerten einbezogen werden. Für uns ist nicht ersichtlich, in welcher Weise und ob dies in ausreichendem Umfang geschehen ist. Es fehlen auch Angaben, die die Aktualität der Verkehrsdaten belegen. Der Straßenzustand der Dresdener Straße/Radeberger Landstraße ist miserabel. Es gibt Unebenheiten durch Medienanschlüsse und mehrfach Flickstellen, die immer wieder für Lärmverstärkung sorgen. Zudem sind Markierungen für den Radverkehr vorgenommen worden, die leicht erhöht sind und damit ebenfalls zur Lärmverstärkung beitragen, weil Autofahrer unbewusst (immer mehr breitere Autos) oder bewusst über diese Markierungen rattern. Lärmmindernder Asphalt ist nicht verbaut.</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt, aber teilweise an den Straßenbaulastträger weitergeleitet.</i> Wie im Berichtsentwurf erläutert, erfolgten die Berechnungen der Lärmkartierung streng nach den gesetzlichen Regelwerken. Dabei wird auf die aktuellsten jeweils zur Verfügung stehenden Verkehrszahlen zurückgegriffen, die jedoch unterschiedlich alt sind. Auf der Fischhausstraße ist die Installation einer Pegelzählstelle vorgesehen, so dass für die Radeberger Straße künftig aktuelle Verkehrszahlen verfügbar sein werden. Straßenschäden und Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden regelkonform nicht berücksichtigt. Der Hinweis auf Straßenschäden und Lärmentwicklung an den Markierungen wird dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr übermittelt.</p>
	60	<p><u>Nun zu den Einzelheiten im Entwurf:</u> Bei durchgängig allen Karten enden farbige Markierungen zur Lärmbelastung am Ortseingangsschild von Radeberg. Der Bereich der S95, der sich anschließt, wird damit ausgeklammert und der Eindruck vermittelt, dort wäre die Stadt Dresden nicht mehr zuständig oder es gäbe keine Belastungen. Einschätzung im Entwurf nicht hinnehmbar</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Im Fall der Radeberger Landstraße/S95 besteht die Besonderheit, dass die Straße auf Dresdner Flur, die betroffene Wohnbebauung jedoch in Radeberg liegt. Grundsätzlich werden bei der Lärmkartierung die Schallquellen über die Gebietsgrenzen hinaus modelliert, so dass die Berechnungsergebnisse in den Randbereichen nicht</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Im Entwurf heißt es dazu auch noch zur S 95 Radeberger Landstraße. Es seien „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.“ (Seite 22/15) Das ist natürlich ein Unding und nicht hinnehmbar. In unserem Bereich besteht sehr wohl Handlungsbedarf.</p> <p>Aufgrund solcher Feststellungen, die von uns nur als polemisch empfunden werden können, sei uns auch etwas Polemik gestattet: Für wie viele Hufeisennasen wird denn die Höchstgeschwindigkeit auf der Waldschlösschenbrücke auf 30 Kilometer pro Stunde beschränkt? Da kann die Zahl der betroffenen Einwohner in unserem Bereich an der S95 problemlos mithalten.</p>	<p>verfälscht werden. Die Rasterlärmkarten der Landeshauptstadt Dresden sind auf das Stadtgebiet begrenzt. Ebenso konnte die Betroffenheitsanalyse nur für die in der Lärmkartierung berücksichtigte Wohnbebauung auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden durchgeführt werden. Die Lärmimmissionen für das Gemeindegebiet Radeberg sind der Veröffentlichung des Landes Sachsen unter https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida zu entnehmen. Zur Einschätzung der Betroffenheit der Radeberger Wohnbebauung wurde auf die Hotspotanalyse des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie zurückgegriffen, die ebenfalls auf der o.g. Internetseite einzusehen ist. Aus der Hotspotanalyse lässt sich ableiten, dass auf dem betreffenden Abschnitt der Radeberger Landstraße nur eine punktuelle/geringe Betroffenheit besteht. In Anbetracht der vergleichsweise hohen Betroffenheiten der Lärmschwerpunkte innerhalb des Stadtgebietes hätte eine Einbeziehung der Radeberger Wohngebäude in die Dresdner Betroffenheitsanalyse nicht zu einer Aufnahme in die Liste der Lärmschwerpunkte geführt.</p>
	61	<p>Tempobeschränkung und -kontrolle notwendig</p> <p>Daher wären als Minimalschritt im Kampf gegen den erheblichen Lärm ein Tempolimit (30 km/h innerorts) und lärmarmere Asphalt notwendig. Die Vorstufe dafür muss zumindest ein Dialog-Display sein, der die Autofahrer am Ortseingang auf Tempo 50 hinweist, das gegenwärtig einzuhalten ist. In einer ersten Phase könnte auch sofort nachts ein Tempolimit von 30 km/h festgelegt werden (ebenfalls per Dialog-Display „überwacht“).</p> <p>Die zu erwartenden Effekte auf den Lärm liegen in den Bereichen, die solche Schritte rechtfertigen. Die Zahlen beziehen sich auf die S95 im Stadtgebiet Radeberg. Im Bereich des Stadtgebiets Dresden sollte ab der letzten Kurve der Radeberger Landstraße vor dem Ortseingang Radeberg ein Tempolimit von 50 Kilometer pro Stunde aus Lärmschutzgründen eingeführt werden. Kommt es dazu</p>	<p><i>Die konkreten Anliegen zur Radeberger Landstraße werden im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>In o.g. Einschätzung erfüllt die Radeberger Landstraße nicht die Kriterien, die der Auswahl der Lärmschwerpunkte zugrunde liegen. Deshalb werden für die Radeberger Landstraße im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen geprüft.</p> <p>Maßnahme 4 sieht den Einsatz von Dialogdisplays zur Geschwindigkeitsbeeinflussung grundsätzlich vor. Über die konkreten Standorte kann nicht auf Ebene der Lärmaktionsplanung entschieden werden.</p> <p>Ebenso ist unter Maßnahme 1.3 die Auflage eines Kommunalen Programmes für passiven Lärmschutz vorgesehen.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>nicht, dann ist hier sogenannter „Flüster-Asphalt“ notwendig, der bei höheren Geschwindigkeiten wirksam ist.</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen nötig</p> <p>Weitere Schritte sind auf jeden Fall notwendig. Dazu gehören auch die Prüfungen von Lärmschutzwänden oder -wällen und der Förderung von Lärmschutzfenstern (einschließlich Lüftungsproblematik). Der Straßenzustand rechtfertigt eine kurzfristige Planung und Umsetzung des Einbaus von lärmarmem Asphalt oder „Flüster-Asphalt“.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass diese Stellungnahme allen an der Entscheidungsfindung Beteiligten in vollem Umfang zugänglich gemacht wird, und wünschen weiterhin viel Erfolg im Kampf gegen krankmachenden Lärm unter Berücksichtigung unserer Stellungnahme.</p>	
	62	<p>Dabei macht uns Hoffnung, dass die Dresdner Heide als „ruhiges Gebiet“ eingestuft wird (Seite 24/17). Dafür muss der Lärm an der das Gebiet zerschneidenden Straße erheblich reduziert werden, und er darf sich keinesfalls verstärken. Das wird im Entwurf zwar vorsichtig angedeutet (Seite 28/21), aber keinesfalls ernsthaft umgesetzt.</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Durch die Größe der Dresdner Heide ist die Einstufung als Stillegebiet gerechtfertigt, obwohl sie in den Randbereichen und durch die querende S 95 von Geräuschen des Straßenverkehrs belastet ist. Eine Reduzierung der Lärmimmissionen ist mit der Festlegung als ruhiges Gebiet nicht verbunden.</p>
#30	63	<p>Meine Familie und ich wohnen in Weixdorf auf der Königsbrücker Landstraße [...]. Wir haben bei uns den "Fluglärm" der landenden oder auch startenden Flugzeuge, den "Zuglärm" der Linie RB33, welcher bei der Fahrt nach Ottendorf immer direkt bei unserem Haus hupt und den Lärm durch die Straße und deren Verkehr. Doch das ist in meinen Ohren alles nicht annähernd so störend wie der Lärm, welcher durch die Auhobahn verursacht wird, auch wenn das Rauschen durch die Entfernung theoretisch nur wenig wahrnehmbar sein sollte. Doch der Schall bricht sich am Hang hintern Haus und ist dadurch ständig bei geöffneten Fenstern zu hören, vor allem Nachts. Aber auch tagsüber, wenn auf der Königsbrücker Landstraße wenig los ist, ist das Rauschen der Autobahn A4 störend. Die Autobahn hat zwischen der Anschlussstelle Flughafen und Hermsdorf nur wenige Lärmschutzwände.</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Mit dem planfestgestellten Ausbau der BAB 4 wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt (s. Kapitel 3.3.7).</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Hiermit bitte ich um Prüfung der Möglichkeit besseren Lärmschutzes für den nördlichen Teil Dresdens (vor allem Weixdorf) durch weitere Lärmschutzabschnitte an der Autobahn.	
#31	64	Als Anwohnerin der Erfurter Str. und Mutter nehme ich den Verkehrslärm an Leipziger Str. und Großenhainer Str. viel zu laut wahr.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> In den planfestgestellten und neu ausgebauten Abschnitten der Leipziger Straße und Großenhainer Straße ist Lärmvorsorge im gesetzlichen Rahmen realisiert. In weiteren Abschnitten ist als Maßnahme zur Lärminderung die Prüfung von Tempo 30 vorgeschlagen.
#32	65	Allgemein: Bezug: Die 5-Jahreszeiträume (2012 / 2017 / 2022 => 2027?) sind bestimmt in einer Verordnung o.ä geregelt. Frage1: Wäre es nicht sinnvoll, ungeachtet dessen, eine Art dynamisches Modell zu erstellen (ggf. als "Digitalen Zwilling", wie bei Starkregenereignissen), um kurzfristig auf Basis aktueller Zahlen agieren zu können. Vermutlich werden mit den "Umleitungen" nach Einsturz der Carolabrücke die Belastungen bspw. für die Anwohner der Alberstraße gesunken, für die Güntzstraße oder Rothemburger sowie die Knotenpunkte rund um Albertbrücke, WSB und Marienbrücke nun bedeutend höher sein. Das findet hier keine Berücksichtigung und ist bei negativer Betroffenheit für die Einwohner sehr unschön. Eine neue Einbringung fände ja erst 2029/2030 statt, bis dahin bliebe das formal mit dieser Fortschreibung 2024 unberücksichtigt. Was spricht gegen ein solches dynamisches Modell?	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung sind strategische Planungen und werden gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie im 5-Jahres Turnus erstellt. Es ist nicht Zielstellung der Lärminderungsplanung kurzfristig auf nicht vorhersehbare oder vorübergehende Ereignisse wie Baustellen reagieren zu können. Für solche Fragestellungen sind anlassbezogene Verkehrsuntersuchungen und Schallgutachten nach den nationalen Regelwerken erforderlich.
	66	Frage2: Gibt es "Lärmesspunkte" (Sensoren) in der Stadt, die als Referenzpunkte zur Prüfung der Kartierung (als vermutet "reine" Berechnung?) zur Verfügung stehen? Falls ja, wo und welche? Falls nein, könnte man diese nicht bspw. an den Luftmesspunkten (wie Neustädter Bahnhof, Bergstraße) ergänzen oder an Brückenzählstationen, oder auch an Strommasten/Leuchtmasten, neutralen städtischen Gebäuden oder LSA anbringen? Was spricht dagegen?	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Bei der Lärmkartierung handelt es sich um ein Berechnungsverfahren nach EU-Umgebungslärmrichtlinie (s. Kapitel 2). Referenzpunkte für Lärmessungen existieren nicht. Grundsätzlich werden Schallpegelmessungen von vielen Faktoren beeinflusst. Durch Messungen sind daher keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten.

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
	67	<p>Bezug #2.2 "Hinzuweisen ist bereits an dieser Stelle darauf, dass sich die Berechnungsvorschriften zwischen der Kartierung 2017 und 2022 geändert haben"</p> <p>Frage/Einwand: Warum wurde keine Regressionsrechnung zur Referenzierung durchgeführt, um das Delta für 2017 zu ermitteln und eine Vergleichsbasis für 2022 herzustellen? So sind die Aussagen "nur" als Status verwendbar, aber nicht mehr für eine Entwicklung/Trend. Wird das in 2027 auch so sein? Bei Änderungen der Methode sollte mindestens zukünftig eine Referenzierung auf den letzten Stichtag/Bezug (dann 2022) hergestellt werden. Ist das möglich? Falls nein, warum nicht?</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Der Vergleich der Berechnungsvorschriften ist eine komplexe Fragestellung. Die Eingangsgrößen und Rechenparameter sind vielfältig und wirken sich in verschiedenen Situationen unterschiedlich aus. Es wird auf einschlägige Veröffentlichungen verwiesen, z.B. UBA Texte 84/2021 „Vergleichsrechnungen für die EU-Umgebungsrichtlinie“ (https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/vergleichsrechnungen-fuer-die-eu) und LfULG Sachsen „Systematische Untersuchung der aus der Berechnungsvorschrift CNOSSOS resultierenden Anforderungen für die Lärmkartierung an Straßen“ (https://www.umwelt.sachsen.de/systematische-untersuchung-der-aus-der-berechnungsvorschrift-cnosos-resultierenden-anforderungen-fuer-die-laermkartierung-an-strassen-30584.html).</p>
	68	<p>Bezug #2.3 "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. ... 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"</p> <p>Frage: Es ist nicht erkennbar, was die konkreten Quellen sind. Welche Zählungen und welche Hochzählungen auf welcher Basis? Sind diese dokumentiert und einsehbar? Was bedeutet konkret "hochgerechnet"? Wo findet man die hochgerechneten und ergänzenden Zählungen? Bitte um Darstellung eines Beispiels.</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Die Verkehrszahlen beruhen auf Erhebungen der Landeshauptstadt Dresden und des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr. Sie werden an zahlreichen Stellen im Stadtgebiet durch Induktionsschleifen und Infrarotdetektoren automatisch erfasst und durch manuelle Zählungen ergänzt. Die Verkehrsmengen können im Themenstadtplan/Verkehr eingesehen werden.</p> <p>Die Verkehrsmengen für die Autobahnen werden zentral durch die Landesbehörden bereitgestellt. Hochgerechnet bedeutet, dass für die Autobahnen auf der Grundlage der Verkehrszählung 2015 und dem Trend der Verkehrsentwicklung Verkehrszahlen für das vorpandemische Jahr 2019 abgeleitet wurden.</p>
	69	<p>Bezug #2.4 "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.). ... Zulässige Geschwindigkeiten</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		mit Berücksichtigung unterschiedlicher Werte für den Tag und Nachtzeitraum sowie ggf. gesonderter Regelungen für Lkw (siehe Abbildung 3)" Frage/Einwand: Wurden Daten auch einmal "irgendwo" bzw. stichprobenhaft gemessen und die Richtigkeit der Berechnung geprüft? Falls ja, wann, wo und wie oft? Falls nein, warum bisher nicht? Welche Vorschrift/Verordnung o.ä. spricht gegen eine Messung zur Prüfung der Berechnung?	Grundsätzlich werden Schallpegelmessungen von vielen Faktoren beeinflusst und sind nur eine Momentaufnahme des Pegels zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort. Durch Messungen sind keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten.
	70	Bezug #2.4 "Umstellung Klassen ... "..." (leichte Kfz bis 3,5 t, mittelschwere Kfz > 3,5 t mit zwei Achsen, schwere Kfz mit mehr als zwei Achsen, Kräder), ..." Frage1: Eine Vergleichbarkeit / "Mapping" (alt zu neu) inkl. Änderung der Verteilung war nicht zu finden. Gibt es diese? Falls ja, wo?	s. lfd. Nr. 67
	71	Frage2: Was ist nun konkret SLV?	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Abkürzung SLV wird im Bericht nicht verwendet.
	72	Frage3: Welche Auswirkungen hat das auf Genehmigungen, Beschlüsse o.ä.? Beispiel: Holzhofgasse als Umleitungsstrecke für Bautzner Straße im Kontext des Prießnitzbrücken-Baus. Die Beschlüsse/Genehmigungen wurden vor 2022 gefasst (Feststellungsbeschlüsse in 2017/2020). Die Baustelle und damit die Betroffenheit ist in 2023-2025 zu verzeichnen. Müsste dann nicht die neuen Regeln gelten und die Betroffenheit neu erhoben werden?!	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> In den Planfeststellungsverfahren für Verkehrsbauvorhaben werden Schallgutachten für den Prognosezeitraum auf der Grundlage nationaler Berechnungsvorschriften erstellt, ebenso die Untersuchungen für den während der Bauzeit zu erwartenden Umleitungsverkehr. Die Ergebnisse der Lärmkartierung spielen in Planfeststellungsverfahren keine Rolle. Die Lärmkartierung beruht auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie und verwendet Verkehrsdaten, die für das Vorjahr zur Verfügung stehen. Genehmigte, aber noch nicht umgesetzte Verkehrsbauvorhaben, finden keinen Eingang in die Lärmkartierung. Innerhalb eines 5-Jahres Zeitraumes eingetretene Veränderungen werden bei der nächsten Kartierung erfasst. Dabei werden temporäre Veränderungen der Verkehrsströme infolge von Baustellen möglichst nicht berücksichtigt.

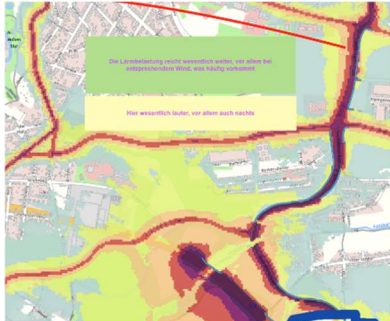
In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			Die Datenlage wird auf Plausibilität geprüft. Bei einer strategischen Lärmkartierung des Stadtgebietes ist es jedoch nicht möglich, sämtliche Eingangsdaten im Detail zu überprüfen.
	73	Bezug #3.3.1: "Ein Vorher-Nachher-Vergleich der lautesten Straßen 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 jedoch in ihrem Ranking." Frage/Einwand: Wäre das aber nicht eine Begründung, zu messen und zu evaluieren (ggf. stichprobenhaft), mindestens an den "alten" lautesten Straßen?	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Grundsätzlich werden Schallpegelmessungen von vielen Faktoren beeinflusst und sind nur eine Momentaufnahme des Pegels zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort. Durch Messungen sind daher keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten.
	74	Bezug #3.3.5 "Bautzener Straße zwischen Albertplatz und Prießnitzstraße Abschnitt östlich Martin- Luther-Straße (in Bau)" Frage/Einwand: böte sich hier nicht auch eine Messung vor Bau, im Bau, nach Bau an? Was spricht gegen eine Messung?	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Grundsätzlich werden Schallpegelmessungen von vielen Faktoren beeinflusst und sind nur eine Momentaufnahme des Pegels zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort. Für die Beurteilung von Verkehrsbauvorhaben sind Messungen ungeeignet. Im Planfeststellungsverfahren wurden die Schallpegel im Prognosezeitraum für den Nullfall und den Planfall sowie während der Bauzeit in schalltechnischen Untersuchungen umfassend ermittelt.
	75	Bezug Grafik 9: Es ist zu erkennen, dass "hohe Anzahl an Überschreitungen" oft genannt wird. Frage/Einwand: Warum wird nicht "pro-aktiv" gemessen und dann durchgesetzt (Blitzer)? (stichprobenhaft)	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> An zahlreichen Stellen in Dresden erfolgen wiederholt und mit verschiedenen Methoden die Prüfung der Einhaltung der Geschwindigkeiten. Geschwindigkeitsüberwachungen werden 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 (s. auch Kapitel 7.6). Darüber hinaus ist in der Maßnahme 4 der Einsatz von Dialogdisplays empfohlen. Über die konkreten Einsatzorte wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht entschieden.

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
	76	Bezug #6.2.1 "Die Fortführung des Begleitauftrages ist nicht mehr notwendig, da das Straßen- und Tiefbauamt Verkehrszahlen laufend und systematisch erfasst." Frage/Einwand: Wie erfolgt das konkret? Wann und wo ist das einsehbar? Wo sind welche Sensoren wie verbaut und messen was (Anzahl Kfz, Lärm, oder...)?	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Verkehrszahlen werden an zahlreichen Stellen im Stadtgebiet durch Induktionsschleifen und Infrarotdetektoren automatisch erfasst und durch manuelle Zählungen ergänzt. Die Verkehrsmengen (Anzahl Kfz und Schwerverkehrsanteil), einschließlich der Art der Erfassung, können im Themenstadtplan/Verkehr (https://stadtplan.dresden.de) eingesehen werden.
	77	Bezug #7.2.1 "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." Frage/Einwand1: Der ÖPNV sollte keine Sonderrolle eingeräumt bekommen. "Krach ist Krach". Beispiel: Die Ersatzbusse der Linie 11 auf der Holzhofgasse halten sich meist auch nicht an die Beschränkung - die Belastung ist einem Laster (SLV) gleich. Die Betroffenheit ist gleich schlecht. Für eine mögliche Erkrankung ist die Quelle des Lärms unerheblich. Die diskutierte Taktverdünnung der DVB würde daher auch zu einer Reduktion des Lärms führen, mindestens in den Nachtstunden.	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Busse des ÖPNV sind bei der Lärmberechnung im Lkw-Anteil enthalten. Es ist beschrieben, dass bei Tempo 30 grundsätzlich auch der ÖPNV Tempo 30 einhalten muss. Dies führt zu einer geringeren Attraktivität des ÖPNV und würde modale Verlagerungen zur Folge haben. Ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen des Individualverkehrs führt jedoch zu einer höheren Lärmbelastung.
	78	Frage2: Busse, Bahnen, Fahrzeuge der SRD haben doch GPS-Tracker "onboard". Wurden schon einmal Auswertungen durchgeführt, um die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge mit den entsprechenden geltenden Höchstgeschwindigkeiten zu vergleichen? Wie oft überschritten die Fahrzeuge die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (insbesondere nachts)?	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Derartige Auswertungen sind der Landeshauptstadt Dresden nicht bekannt.
	79	Bezug #7.2 (S. 35): "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 18)." Frage1: Wurde geprüft, ob eine Temporeduktion auch erfolgreich war oder ist das nur deklarisch/ideologisch? Falls ja, wie?	<i>Die Anliegen werden im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Frage 1: Aufgrund vielfältiger Faktoren, die Messergebnisse beeinflussen, sind messtechnische Überprüfungen des Lärmpegels in der Regel keine geeignete Methode, um die Wirksamkeit reduzierter Geschwindigkeiten festzustellen. Ob die reduzierte zulässige

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Frage2: Ist das gemessen worden auf "tempo-reduzierten" Straßen (vorher/nachher)? Falls ja, wann und wo? Bitte um Daten/Beispiel. Falls nein, wäre eine Evaluierung sinnvoll?</p> <p>Frage3: Wurde erhoben/gemessen, wie sich zugelassene Geschwindigkeit zur durchschnittlichen Geschwindigkeit nach einer Reduktion verhält?</p> <p>Konkret: Würde die ganze Stadt zur Tempo30-Zone erklärt werde, würden mit der (berechneten) Kartierung sehr viele Lärmprobleme theoretisch "über Nacht" gelöst sein - praktisch wohl aber nicht, oder?</p>	<p>Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird, kann ggfls. mit Geschwindigkeitsüberwachungen festgestellt werden, wobei Lärmbelastungen allein nach der Verwaltungsvorschrift Verkehrsüberwachung keinen hinreichenden Grund darstellen.</p> <p>Frage 2: Die Pegeldifferenzen ergeben sich rechnerisch in Anwendung der Regelwerke, s. oben. Eine Evaluierung durch die Landeshauptstadt Dresden ist nicht angezeigt.</p> <p>Frage 3: Hierzu wird auf einschlägige Publikationen verwiesen, z.B. UBA „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ (https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen).</p> <p>Die Regelgeschwindigkeit ist bundeseinheitlich geregelt ist (§3 Abs. 3 StVO). Niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten führen rechnerisch zu niedrigeren Lärmpegeln. Zur praktischen Wirkung eines Tempolimit s. Frage 3.</p>
	80	<p>Bezug #7.6 Einsatz von Dialogdisplays</p> <p>Frage: Wie erfolgt die Wirksamkeitsfeststellung? Wurde das schon einmal gebaut und evaluiert? Wieviele sind bereits verbaut und wurden dort vorher/nachher-Messungen durchgeführt?</p> <p>Vorschlag: Gern kurzfristig auf der Holzhofgasse testen/evaluieren (Höhe Kita Löwenstraße)</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden wurden bislang keine Dialogdisplays eingesetzt, so dass keine eigenen Erfahrungen vorliegen. Hinsichtlich der Wirksamkeit wird auf einschlägige Publikationen verwiesen, z.B. LfULG Sachsen „Untersuchung zur akustischen Wirksamkeit von Geschwindigkeitsanzeigetafeln“ (https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30074).</p> <p>In der Maßnahme 4 ist der Einsatz von Dialogdisplays empfohlen. Über die konkreten Einsatzorte wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht entschieden. Die Auswertung der Daten obliegt dem Straßen- und Tiefbauamt.</p>
#33	81	<p>[I]ch wohne in der Bertolt- Brecht- Allee [...], 01309 Dresden und habe folgende Vorschläge:</p> <p>1. Aktuelle Erfassung der Verkehrsmengen in beiden Richtungen auf der Bertolt- Brecht- Allee;Meiner Einschätzung nach hat sich die <u>Belastung durch</u></p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>den <u>Verkehrslärm</u> zwischen dem Bezug meiner Wohnung im Dezember 2006 und heute <u>verdoppelt</u>, die <u>Verkehrsmengen</u> haben sich <u>verdreifacht</u>. Anwohner der Bertolt- Brecht- Allee legten 2011/ 2012 Widerspruch gegen Pläne der Ämter für Stadtentwicklung/ Straßen- und Tiefbau ein, die eine Änderung der Verkehrsströme in der Müller- Berset- Straße und in der Bertolt- Brecht- Allee bezweckten. Der Verkehr in Nord- floß über die Müller- Berset- Straße, der von Süden nach Norden über die Bertolt- Brecht- Allee. Die Anwohner protestierten in der Bürgerinitiative dagegen, dass der Verkehr in der <u>Müller- Berset- Straße</u> ohne Grund <u>einseitig beruhigt</u> und das Verkehrsaufkommen in der <u>Bertolt- Brecht- Allee verstärkt</u> werden sollte (Einführung von Tempo 30 auf der Müller- Berset- Straße und Baumaßnahmen zur Verengung der Einmündung von der Borsbergstraße bzw. der Ausbau der Kreuzung Borsbergstraße/ Bertolt- Brecht- Allee. Die Baumaßnahmen wurden gegen den Widerspruch der Anwohner ausgeführt. Zunächst wurde auf beiden Straßen Tempo 50 beibehalten. Irgendwann in den vergangenen Jahren wurde doch Tempo 30 und Gleichrangigkeit an allen Kreuzungen der Müller- Berset- Straße außer an der neuen Fahrradstraße eingeführt. Süd- Richtung</p>	<p>Mit einer Verkehrsbelastung von unter 8.200 Kfz/Tag wurde die Bertolt-Brecht-Allee als sonstige Straße innerhalb des Ballungsraumes kartiert.</p> <p>Die vorliegenden Verkehrszählungen bestätigen im langfristigen Vergleich eine Zunahme des Verkehrs auf der Bertolt-Brecht-Allee. Die anliegende Wohnbebauung liegt innerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne, die Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche treffen.</p>
	82	<p>Einführung von <u>Tempo 30 und Gleichrangigkeit</u> an den Kreuzungen auf der <u>Bertolt- Brecht- Allee</u>; Der Lärm, den schneller fahrende Autos verursachen, ist deutlich höher als bei langsam fahrenden. Viele Fahrzeuge sind nach meiner Einschätzung schneller als mit 50 km/h unterwegs.</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Der Lärmindex L_{NIGHT} überschreitet entlang der Bertolt-Brecht-Allee nicht den Auslösewert der Lärmaktionsplanung von 55 dB(A). Deshalb ist die Bertolt-Brecht-Allee nicht in der Liste der Lärmschwerpunkte geführt, für die Maßnahmen zu prüfen sind.</p>
	83	<p>Generell Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet Dresdens einführen; Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit ohne Ausnahme verringert die Lärmbelastung. Außerdem kann dadurch ohne größere Kosten der Ausstoß von Kohlendioxid und Feinstaub reduziert werden. Das trägt zur Verbesserung der Gesundheit und der Lebensqualität aller Dresdner bei und ist ein Beitrag zur Verhinderung der drohenden Klimakatastrophe.</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Die Regelgeschwindigkeit ist bundeseinheitlich geregelt (§ 3 Abs. 3 StVO). Sie kann durch Kommunen nicht geändert werden. Der Entwurf des Masterplanes Lärminderung enthält zahlreiche Prüfaufträge für die Einführung von Tempo 30.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
	84	<u>Ernsthaft</u> und <u>umfassend</u> und <u>sofort</u> den <u>Fahrradverkehr</u> und den <u>ÖPNV</u> in Dresden <u>massiv ausbauen</u> ; Autoverkehr zurückdrängen; Dabei KLOTZEN, NICHT KLECKERN	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Mit dem derzeit in Bearbeitung befindlichen Mobilitätsplan 2035plus wird die Strategie der Landeshauptstadt für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung fortgeschrieben. Der Plan befindet sich derzeit in Bearbeitung, Informationen unter [https://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/mobilitaetskonzepte/mobilitaetsplan-2035plus.php] . Mit dem 2017 beschlossenen Radverkehrskonzept liegt bereits ein umfassender Plan zur Förderung und Verbesserung des Radverkehrs vor.
#34	85	<p>Uns geht es um die Lärmbelastung durch den Autobahntunnel Zschaukegraben, siehe Screenshot anbei.</p> <p>Wir haben von 2009 bis 2017 auf der Hegerstraße in Dresden-Plauen gewohnt und wohnen jetzt seit 2017 auf der Hantzschstraße. [...]</p> <p>Aus der eigenen Erfahrung über die lange Zeit haben wir immer die Autobahn wahrgenommen, auch schon auf der Hegerstraße. Auf der Hantzschstraße ist es nochmal wesentlich deutlicher geworden und wir haben uns von Anfang an gefragt, ob die tatsächliche Lärmbelastung bewusst, bzw. richtig erfasst ist. Entscheidend sind die Windrichtung und auch die Fahrtzeiten der LKW's. Sobald der Wind aus Osten, vor allem Nordosten kommt, steigt der Lärmpegel erheblich. Wir haben in den letzten Wochen, aufgrund Ihres Aufrufes, Lärmmessungen unternommen. Die Belastung ist wesentlich höher, als im Plan angenommen. Ganz entscheidend ist, dass es keinen Unterschied zwischen Tag- und Nachtbelastung gibt. Es hängt vielmehr von den Rollzeiten der LKW's ab. Deren Abrollgeräusche befinden sich auf einer anderen Frequenz und sind sehr auffallend/ störend. Es geht so weit, dass man nachts aufwacht, sobald die Rollzeit, bspw. Sonntags wieder startet.</p> <p>Wir haben in der Nacht um die 60 dB im Bereich der Hantzschstraße und auch bis zur Leibnitzstraße/ Ecke Kaitzer Straße gemessen. Die Belastung reicht auch wesentlich weiter, mindestens bis zum Plauenscher Ring und, wie gesagt, auch noch darüber hinaus. Wir konnten es nur über den Austausch mit Freunden und bekannten ausmachen und nicht technisch nachweisen. Es wird aber immer</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Mit dem planfestgestellten Neubau der BAB 17 wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt (s. Kapitel 3.3.7). Der Lärmaktionsplan basiert auf den Ergebnissen der Lärmkartierung für den Kfz-Verkehr, die auf der Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Berechnungsvorschriften erfolgte und den durchschnittlichen Lärmpegel des Jahres ausweist. In den Kapiteln 2.4 und 2.5 des LAP ist diese Herangehensweise beschrieben.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>wieder von Schlafstörungen berichtet, die durch die LKW-Geräusche begründet werden.</p> <p>Eventuell kann der Bereich nochmal neu geprüft werden. Gerade auch mit Hinsicht auf die BUGA wäre es, aus unserer Sicht, ein wichtiger Punkt. Wir gehen oft den Höhenweg am Waldspielplatz entlang und auch auf den Spielplatz. Auch hier, im Südpark, ist die Belastung wesentlich höher, voraussichtlich wesentlich höher als 50 dB und auch weitläufiger.</p> 	
#35	86	<p>Mit Bedauern habe ich festgestellt, dass der Plauensche Ring wieder nicht mit seiner Lärmintensität berücksichtigt ist.</p> <p>Mehrfach habe ich bereits an verschiedenen Stellen der Stadtverwaltung darauf hingewiesen, dass aufgrund des Busverkehrs (Linie 62, tagsüber in der Woche je Stunde aller 10 Minuten in beide Richtungen) und aufgrund des Erschließungsverkehrs für das südlich des Plauenschen Rings gelegene Wohngebiet eine erhebliche Lärmbelastung infolge Straßenverkehrslärm vorliegt.</p> <p>Vor etwa zehn Jahren hatte ich auch angeregt, an der Kreuzung Plauenscher Ring/ Kaitzer Straße eine Verkehrszählung durchzuführen, um eine fundierte Grundlage für eine Bewertung zu erhalten. Bisher ist mir noch nichts über eine entsprechende Zählung bekannt.</p> <p>Leider ist der Plauensche Ring nicht in dem kartierten Straßennetz des Masterplanes Lärmschutz enthalten.</p>	<p><i>Das Anliegen kann im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt werden.</i></p> <p>Die Lärmaktionsplanung fokussiert sich auf die Straßen, für die sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung in Verbindung mit der Betroffenheitsanalyse eine hohe Belastung ergibt. Neben den Hauptverkehrsstraßen wurden im Ballungsraum sonstige Straßen kartiert, wenn die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mindestens 3.000 Kfz/24 Stunden beträgt. Für den Plauenschen Ring ist dies nicht der Fall. Deshalb wurde der Plauensche Ring nicht kartiert.</p> <p>Die vorliegenden Verkehrszählungen (zuletzt 2022) sind im Themenstadtplan/Verkehr veröffentlicht.</p> <p>Zur nächsten Lärmkartierung 2027 wird geprüft, ob auch Straßen mit weniger als 3.000 Kfz in die Kartierung einbezogen werden, wenn diese von Linienbussen befahren werden.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Meine Motivation zur Äußerung zu diesem Thema besteht darin, dass bei der Veröffentlichung eines neuen Mietspiegels aller zwei Jahre die Lärmbelästigung vor unserem Haus auf dem Plauenschen Ring nicht berücksichtigt ist.</p> <p>Aufgrund der vor unserem Haus liegenden Bushaltestelle ist die Lärmbelästigung aus Abbremsen und Anfahren der Busse noch zusätzlich eine Belastung.</p> <p>Unser Haus an der Kreuzung Plauenscher Ring/ Kaitzerstraße wird im Mietspiegel hinsichtlich Verkehrslärm einem Haus auf einer Nebenstraße, z. B. Hegelstraße oder Halbkreisstraße, gleichgesetzt. Diese Zuordnung finde ich nicht angemessen und bitte darum, dies bei der Grundlagenerarbeitung der Lärmkartierung zu berücksichtigen.</p> <p>Ich habe den Eindruck, dass der Plauensche Ring/ Westendring eine der wenigen Straßen mit Busverkehr ist, welche nicht im kartierten Straßennetz enthalten ist.</p> <p>Ich möchte Sie daher bitten, sich dafür einzusetzen, dass alle Straßen auf denen Buslinien verkehren, aufgrund ihrer Lärmsituation in das kartierte Straßennetz mit aufgenommen werden.</p>	
#36	87	<p>[A]ls neuer Anwohner der Wartburgstraße (in Höhe Tittmannstraße, Striesen-West) empfinde ich die Befahrung dieser Straße aufgrund des Kopfsteinpflasters als sehr laut und störend.</p> <p>Mir ist aufgefallen, dass die Wartburgstraße besonders zu den Stoßzeiten stark befahren ist und gern als "Schnellstraße" stadteinwärts genommen wird, um auf die Dürerstraße bzw. Fetscherstraße zu kommen.</p> <p>Ich würde mich freuen, wenn diese Straße mit in den Lärmplan aufgenommen wird.</p> <p>Gibt es außerdem Bestrebungen in der Zukunft diese Straße zu sanieren?</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Die Lärmaktionsplanung fokussiert sich auf die Straßen, für die sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung in Verbindung mit der Betroffenheitsanalyse eine hohe Belastung ergibt. Neben den Hauptverkehrsstraßen wurden im Ballungsraum sonstige Straßen kartiert, wenn die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mindestens 3.000 Kfz/24 Stunden beträgt. Dies ist für die Wartburgstraße nicht bekannt. Deshalb wurde die Wartburgstraße nicht kartiert und stellt keinen Lärmschwerpunkt dar, für den im Rahmen der Lärmaktionsplanung Maßnahmen zu prüfen sind.</p> <p>Eine Sanierung der Wartburgstraße ist mittelfristig nicht vorgesehen.</p>
#37	88	<p>[B]ei unserer Darstellung beziehen wir uns auf die Lärm- und Erschütterungsbelastungen an unserem Haus Pirnaer Landstraße [...].</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt, aber an die DVB AG weitergeleitet.</i></p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung												
		<p>Gemäß Lärmkartierung liegen die Lärmbelastungen für unser Haus bei folgenden Werten:</p> <table><tr><td colspan="2">Straßenverkehrslärm (Tag-Abend-Nacht)</td><td>65-69 dbA</td></tr><tr><td>Straßenverkehrslärm (Nacht)</td><td></td><td>55 -59 dbA</td></tr><tr><td colspan="2">Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)</td><td>70-74 dbA</td></tr><tr><td colspan="2">Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)</td><td>65-69 dbA</td></tr></table> <p>Gemäß Anlage 1 Nr. 75 gehört die Pirnaer Landstraße Altleuben/ B.-Haupt-Straße zu den lautesten Straßen in Dresden mit punktuell hohen Pegelüberschreitungen am Knotenpunkt. Die Feststellung zu punktuellen Pegelüberschreitungen ist in vorangegangenen Plänen nicht zu finden.</p> <p>Wie hoch und wie oft die punktuellen Überschreitungen gegeben sind, erläutern Sie nicht. Aus unserer Wahrnehmung verursacht der Straßenbahnverkehr diese Überschreitungen. Die Belastungen liegen bei Maximalpegeln von teilweise mehr als 80 dB (A). Diese punktuellen hohen Pegelüberschreitungen betreffen im Wesentlichen die Linie 2 in stadtauswärtiger Richtung. Aufgrund der Taktung der Straßenbahnlinien finden diese „punktuellen hohen Pegelüberschreitungen“ also tagsüber mindestens alle 10 min und nachts alle 20 bis 30 min statt. Hier ist anzumerken, dass die Fahrer der Linie 2 sowohl in stadteinwärtiger als auch stadtauswärtiger Richtung regelmäßig und überwiegend mit viel zu hohen Geschwindigkeiten die Weichenanlagen als auch den Kreuzungsbereich/Herzstücke befahren. Gemäß § 50 BOStrab sind Weichen mit max. 15 km/h zu befahren. Die überhöhten Geschwindigkeiten haben maßgeblichen Einfluss auf die Geräuschentwicklung und damit auf die Lärmimmission und ziehen ebenso <u>erhebliche Erschütterungen</u> nach sich! Weiterhin dürften die Gleisanlagen/ Weichen aufgrund der permanenten Geschwindigkeitsüberschreitungen einer schnelleren Abnutzung unterliegen.</p> <p>Auf diese Umstände haben wir sowohl die DVB AG als auch das Umweltamt mehrfach hingewiesen. Inwieweit jemand die Gegebenheiten vor Ort jemals geprüft hat, entzieht sich unserer Kenntnis.</p>	Straßenverkehrslärm (Tag-Abend-Nacht)		65-69 dbA	Straßenverkehrslärm (Nacht)		55 -59 dbA	Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)		70-74 dbA	Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)		65-69 dbA	<p>Die Aussage „punktuell hohe Pegelüberschreitungen“ bezieht sich auf die örtliche Verteilung der Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung, nicht auf einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen durch laute Vorbeifahrten. Die mit der Lärmkartierung ermittelten Lärmpegel stellen grundsätzlich einen Jahresmittelwert dar.</p> <p>Die Forderungen zur Überprüfung des baulichen Zustandes der Gleisanlagen und zur Einhaltung und Kontrolle der gefahrenen Geschwindigkeiten werden an die DVB AG weitergeleitet.</p>
Straßenverkehrslärm (Tag-Abend-Nacht)		65-69 dbA													
Straßenverkehrslärm (Nacht)		55 -59 dbA													
Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)		70-74 dbA													
Schienenverkehrslärm Straßenbahn (Tag-Abend-Nacht)		65-69 dbA													

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Uns ist bekannt, dass die Immissionswerte zur Lärmbelastung nach rein mathematischen Verfahren berechnet werden. Die so ermittelten Werte gehen allerdings von Idealwerten aus, d.h. die Geschwindigkeiten werden eingehalten und die baulichen Anlagen (Gleise, Fahrbahnbeläge etc. sind in ordnungsgemäßen Zustand).</p> <p>In Dresden wird 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. 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.</p> <p>Gemäß Ihren Ausführungen erhöht sich das Risiko gesundheitlicher Folgen signifikant bei Dauerbelastungen von 65 dB(A) am Tag und 55b dB(A) in der Nacht. Die Doppelbelastung aus Straßenverkehrslärm und Straßenbahnlärm liegt für uns bedeutend über diesen genannten Grenzwerten, da wir permanent von den Pegelüberschreitungen betroffen sind. Aus unserer Sicht liegt eine erhebliche Lärmzunahme vor, die sich in eigentumsrechtlich kritischer Höhe bewegt. Auch vom Straßenverkehr ist eine stetige Zunahme zu verzeichnen. Zu den Hauptverkehrszeiten zwischen 6.00 Uhr und 18.00 Uhr ist ständig stockender bis stehender Verkehr mit entsprechender Feinstaub- und Abgasbelastung für die Anwohner festzustellen. Die Fortschreibungen der Masterpläne Lärminderung bestätigen diese Feststellungen. Seit 2017 wird der Straßenabschnitt als lärm Auffällig gekennzeichnet.</p> <p>Wir fordern daher seitens der DVB AG eine bauliche Überprüfung der Gleise im Knotenpunkt insbesondere der Herzstücke. Die Sanierung ist nun mehr als 13 Jahr her. Wir gehen davon aus, dass nach dem heutigen Stand der Technik bauliche Möglichkeiten bestehen, solche Bereiche lärmschutztechnisch positiv zu überarbeiten.</p> <p>Solange keine baulichen Möglichkeiten bestehen, den Lärmpegel zu senken, sind geeignete und durchsetzbare Maßnahmen zu treffen, die das Befahren des</p>	

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Knotenpunktes/ Weichen/Herzstücke mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bzw. ggf. angemessenen niedrigeren Geschwindigkeiten im Rahmen einer Lärmschutzminderung regeln. Diese Maßnahme kostet im Übrigen nichts, soweit sich das Personal der DVB AG an die Geschwindigkeitsregelungen hält. Eine Überwachung der Einhaltung halten wir allerdings für erforderlich.	
#38	88	Klarere Herausstellung der Notwendigkeit, die Anzahl der Pkw in der Stadt generell zu reduzieren Obwohl der Hinweis, dass „Der Masterplan Lärm [...] bewusst auf eine Wiederholung dieser Ansätze [wie Förderung des Umweltverbundes etc.] verzichtet, deren Bedeutung für die Lärminderung nicht hoch genug eingeschätzt werden kann“, ist nachvollziehbar. Dennoch braucht Dresden diese Deutlichkeit an jeder Stelle: weniger Autos bedeuten weniger Lärm und eine gesündere Stadt. Eine simple Aussage wie diese könnte durchaus noch prominenter in den Vorbemerkungen hervorgehoben werden. Vgl. Lärmaktionsplan der Stadt Bremem (jedoch auch hier nur auf S. 38): „Eine Reduktion des Kfz-Verkehrs und die verträglichere Gestaltung dessen tragen nicht nur zu einer Lärmreduktion, sondern auch zu einer höheren Aufenthaltsqualität, mehr Verkehrssicherheit, mehr Flächengerechtigkeit, und mehr Klimaschutz bei.“	<i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i> In Maßnahme 2 wird der Bezug zum strategischen Mobilitätsplan 2035plus dargestellt. In diesem werden die verkehrlich-strategischen und modalen Entwicklungen formuliert. Dafür ist der Lärmaktionsplan nicht das geeignete Instrument.
	90	Darstellung der Grafiken Bitte kein Fülleffekt mit Farbverlauf für Balkendiagramme u.ä. (z.B. Grafik 3) – die Legenden sind dadurch so gut wie unlesbar. Die eindeutige Zuordnung erfolgt lediglich dadurch, dass die Reihenfolge der Balken und Legendenlabels identisch ist. Ein einfacher Fülleffekt ist die beste Lösung.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>
	91	Seite 36: BI vs LI Die Formel spricht hier vom Lärmindex LI. Die drei Prioritätenpunkte sprechen hier jedoch von „BI“ – vermutlich bezogenen auf den „Betroffenenindex“ im Absatz darüber. Eine Vereinheitlichung wäre hier sinnvoll.	<i>Der Hinweis wird im Masterplan Lärminderung berücksichtigt.</i> Gemeint ist an dieser Stelle der Betroffenenindex. Die Formel und die Ausführung im Text wurden korrigiert.
#39	92	Im Rahmen der geplanten Lärminderungen möchte ich den Fokus insbesondere, hier spreche ich auch für die Anwohnerschaft, auf die Situation Grundstrasse bzw Tännichtstrasse lenken. Laut Plan gibt es dort erhebliche Lärmemissionen:	<i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i> Die Tännichtstraße wurde als sonstige Straße im Ballungsraum kartiert. Sie erfüllt nicht die Kriterien hinsichtlich Lärmbelastung und

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Die Tännichtstrasse ist va zu Stosszeiten eine vielbefahrene unsanierte abschüssige Kopfsteinpflasterstrasse in Tallage, der Schall verstärkt sich noch oben im-mens. Weiterhin verkehrt im unteren Teil Richtung Kreuzung Grundstrasse Bus-linienverkehr. Eine Sanierung steht schon lange aus.</p> <p>Darüberhinaus besteht im unteren Teil mit maximaler Emission keine Geschwin-digkeitsreduktion (Tempo 30)</p> <p>Daher wäre auf Grundlage des Lärminderungsplans zu fordern:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tempo 30 auf der gesamten Länge der Tännichtstrasse (das wäre schnell, ein-fach und kostengünstig umsetzbar) 2. Eine baldmöglichste Sanierung. 	<p>Betroffenheit, die der Auswahl der Lärmschwerpunkte zugrunde liegen. Deshalb sieht der Masterplan Lärminderung keine Lärm-minderungsmaßnahmen vor.</p> <p>Die Sanierung der Tännichtstraße ist vorgesehen, steht aber unter dem Vorbehalt der Finanzierung. Ein konkreter Zeitpunkt kann des-halb nicht genannt werden.</p>
#40	93	<p>Angesichts der zunehmenden Belastungen durch Verkehr und Lärm in die-sem Bereich [Pieschen/Rehefelder Straße] halte ich es für dringend erfor-derlich, ein Tempolimit einzuführen und gezielte Maßnahmen zur Lärmmin-derung zu ergreifen.</p> <p>Einführung eines TempolimitsDie Leipziger Straße ist nicht nur eine wichtige Verkehrsader, sondern auch ein Wohngebiet, in dem viele Bürgerinnen und Bürger leben. Ein Tempolimit würde nicht nur die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen, sondern auch dazu beitragen, die Lärmemissionen signifikant zu reduzieren. Studien zeigen, dass bereits eine Geschwindig-keitsreduzierung auf 30 km/h zu einer spürbaren Minderung des Verkehrs-lärms führt. Dies wäre ein wichtiger Schritt, um die Lebensqualität der An-wohner zu verbessern.</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksich-tigt.</i></p> <p>An der Leipziger Straße in Pieschen überschreitet der Lärmindex L_{NIGHT} den Auslösewert der Lärmaktionsplanung von 55 dB(A). Der Abschnitt ist in der Liste der Lärmschwerpunkte geführt. Im Rah-men der Lärmaktionsplanung ist jedoch kein Prüfauftrag vorgese-hen, da der Bereich planfestgestellt wurde und mit dem Ausbau der Straße die Lärmvorsorge entsprechend der gesetzlichen Vorga-ben erfolgte.</p>
	94	<p>Notwendigkeit der LärminderungDer anhaltende Lärmpegel hat nicht nur negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner, sondern auch auf die allgemeine Lebensqualität im Stadtteil Pieschen. Chronischer Lärm kann zu Stress, Schlafstörungen und anderen gesundheitlichen Problemen füh-ren. Daher ist es von großer Bedeutung, dass die Stadt Dresden geeignete Maßnahmen ergreift, um den Lärm zu reduzieren. Dazu gehören neben ei-nem Tempolimit auch bauliche Maßnahmen wie Schallschutzwände oder lärmindernde Straßenbeläge.</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p> <p>Bei Verkehrsbauvorhaben sind bei entsprechend hohen Lärmbelas-tungen vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Inner-städtisch ist die Errichtung von Lärmschutzwänden an Straßen auf-grund der örtlichen Verhältnisse in der Regel nicht möglich. Lärm-mindernde Straßenbeläge kommen in Anwendung der aktuellen Regelwerke als Regelbauweise zum Einsatz.</p> <p>Der Masterplan Lärminderung enthält zahlreiche Prüfaufträge für die Einführung von Tempo 30.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		Politische VerantwortungAls verantwortungsvolle Stadtverwaltung sollten Sie die Bedürfnisse Ihrer Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen und aktiv an Lösungen arbeiten. Die Einführung eines Tempolimits sowie Maßnahmen zur Lärminderung sind nicht nur sinnvoll, sondern auch notwendig, um Dresden als lebenswerte Stadt zu erhalten. Ich appelliere an Sie, diese Vorschläge ernsthaft zu prüfen und entsprechende Schritte einzuleiten.	
#41	95	<p>[M]it Interess verfolge ich die Dokumentationen zur Reduzierung von Lärmquellen. Dabei muss ich immer wieder feststellen das Straßenverkehr, Luftfahrt, Eisenbahn etc. als mehr oder minder störende Lärmquellen lokalisiert werden. Was nicht Berücksichtigung findet ist der Autobahnlärm entlang der BAB A4 für angrenzende Bewohner. Der Lärmschutz ist entlang der Autobahn völlig unzureichend!</p> <p>Dies betrifft den Mobschatzer Berg sowie die hinter der Elbquerung Richtung Anschlussstelle Dresden Neustadt, wo eine Lärmschutzwand gänzlich fehlt. Die dadurch entstehenden Beeinträchtigungen sind für Anwohner sowie auch im Zschonergrund als Naherhohlungsgebiet ein ständiger Begleiter.</p> <p>In vorangegangenen Befragungen wurde schon darauf verwiesen. Dabei wäre aus meiner Sicht eine einfache Reduzierung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung vor allem dem gestiegenen LKW- Verkehr geschuldet, unter Einbeziehung der vorhandenen elektronischen Geschwindigkeitsanzeige der Schilderbrücken entlang der stadtnahen Verkehrsführung eine schnelle und kostengünstige Möglichkeit.</p> <p>Selbst die Altstädter Anschlusszu- Abfahrt z.B. ist Nachts (20:00- 06:00 Uhr) mit einer Verringerung der Geschwindigkeit auf 60km/h ausgeschildert.</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Mit dem planfestgestellten Ausbau der BAB 4 wurden alle Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV geregelt (s. Kapitel 3.3.7).</p> <p>Im Jahr 2018 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen auf 100 km/h festgesetzt. Für Lkw beträgt sie gemäß StVO weiterhin 80 km/h. Eine weitere Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nach Auskunft der Autobahn GmbH nicht zu erwarten.</p>
#42	96	<p>1. Lärm entsteht nicht nur die Benutzung der Straßen an sich, sondern insbesondere auch durch die Eigenschaften der Fahrzeuge. D.h. die Fahrzeugkategorien LKW, Busse, Sport-PKW (wie Porsche), Motorräder, Motorroller und getunte PKW emittieren Lärm, der weiterhin ebenso stark wahrnehmbar ist, selbst bei sanierten Straßen mit Flüsterasphalt. In anderen Worten, hier muss die Zulassung bzw. Durchfahrt dieser Fahrzeugkategorien beschränkt werden. Das trifft</p>	<p><i>Das Anliegen wird im Masterplan Lärminderung nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Eine rechtliche Grundlage für die Beschränkung von zugelassenen Fahrzeugen besteht in Deutschland nicht.</p>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		aber bei modernen PKWs oder gar Elektro-PKWs gar nicht zu. Diese sollten demzufolge nicht von einer Reglementierung der Bewegungsfreiheit betroffen sein.	
	97	2. Es sollte anerkannt werden, dass bestimmte Gebiete (v.a. Altbauviertel) von Straßenpflasterung profitieren, nämlich ästhetisch, vom Ambiente und auch von einer verringerten Durchfahrtsgeschwindigkeit. Deswegen sollte Straßenpflaster, in sofern es ordentlich verlegt ist, d.h. vollständig plan und ohne große Fugen, erhalten bleiben und saniert werden.	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i> Straßensanierungen in denkmalgeschützten Bereichen erfolgen unter Einbeziehung der für den Denkmalschutz zuständigen Stellen.
	98	3. Städtischer Lärm ist nicht nur Verkehrslärm, sondern auch anderer zivilisatorischer Lärm. Beispiele für Dresden sind Feuerwerke, Fluglärm durch Kleinflugzeuge und Hubschrauber, Eisenbahn, Konzerte und nicht-kommerzielle Vergnügungsveranstaltungen (wie nächtliche Technopartys, vorzugsweise in Naturschutzgebieten wie Elbwiesen oder Dresdner Heide). Diese Art der Lärmquellen müssen dem Verkehrslärm ebenbürtig betrachtet und behandelt werden.	<i>Der Hinweis wird dem Ordnungsamt bzw. der Immissionsschutzbehörde übermittelt.</i>
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange			
%1	99	Sie erhalten hiermit die wohlwollende Zustimmung der Handwerkskammer Dresden zum Entwurf des Masterplanes Lärminderung.	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
%2	100	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH: [D]ie im Entwurf des Masterplanes Lärminderung Fortschreibung 2024 für die Landeshauptstadt Dresden aufgeführten, den öffentlichen Personennahverkehr einschließlich Schienenpersonennahverkehr betreffenden Aspekte befinden sich in Übereinstimmung mit den Zielen und Inhalten des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Oberelbe. Es bestehen unsererseits keine Einwände.	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
%3	101	(...) Die von Ihnen am 11. November 2024 bereitgestellten Unterlagen wurden geprüft. Die Belange der Großen Kreisstadt Freital werden durch die o. g. Planung nicht berührt.	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
%4	102	(...) Aus Sicht der Stadt Pirna gibt es keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise zum vorgelegten Entwurfsstand.	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
%5	103	Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) berühren.</p> <p>Wenn und soweit im Planungsgebiet planungsrechtlich relevante bauliche Maßnahmen an den Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes vorgenommen wurden, wurde zugleich auch geprüft, ob sich daraus Lärmschutzansprüche für Betroffene ergeben. Dies wird auch bei künftigen Maßnahmen dieser Art entsprechend der jeweiligen aktuellen Rechtslage so sein. Darüber hinaus vermag ich zu den von Ihnen in Bezug genommenen Unterlagen keine Ergänzungen, Anregungen und Hinweise zu geben.</p> <p>Die ab dem 01.01.2015 geltende Rechtslage gestaltet sich so, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume an der Lärmaktionsplanung mitwirkt, § 47 e Abs.4 S.2 BImSchG. Für die Zwecke der Lärmaktionsplanung auf kommunaler Ebene und auf Landesebene werden durch das Eisenbahn-Bundesamt die Ergebnisdaten der strategischen Lärmkartierung über die benannten zentralen Landesstellen, hier das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie in Dresden, zur Verfügung gestellt.</p>	
%6	104	<p>[Z]u Ihrem Entwurf des Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Dresden nehmen wir, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), wie folgt Stellung: Der Masterplan beinhaltet noch keine konkreten verkehrsrechtlichen Maßnahmen, enthält in Anlage 3.1 aber „Straßen mit baulichen Lärminderungspotenzialen (Prüfung Tempo 30 als Interimsmaßnahme)“ und in Anlage 3.2 „Straßen mit Prüfauftrag Tempo 30 dauerhaft“. Auch in Maßnahme 1.2 sind Lärminderungsmaßnahmen durch Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen vorgesehen.</p> <p>Hierzu weisen wir darauf hin, dass eine Festlegung im Lärmaktionsplan allein keine Bindungswirkung für die Verkehrsbehörde entfaltet. Wir werten dies tatsächlich nur als Prüfauftrag an die Verkehrsbehörde der Stadt Dresden, denn zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen reichen die Lärm-</p>	Zur Kenntnis genommen.

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>kartierungsergebnisse nicht aus. Die Rechtsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ergeben sich aus § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Nach Nr. 2.2 und Nr. 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind Lärmberechnungen notwendig, die vom Straßenbaulastträger gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990“ (RLS-90) durchzuführen bzw. zu beauftragen und zu finanzieren sind. Dies erfolgt in der Regel auf Anforderung der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde und nach einer Abstimmung zur betreffenden Lärmschutzangelegenheit, insbesondere zu den anzusetzenden Verkehrswerten bzw. deren Ermittlung durch Verkehrszählungen, zur Länge des zu untersuchenden Straßenabschnitts, zur Anzahl der Berechnungspunkte und zu den in Betracht kommenden Szenarien.</p> <p>Nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel die Richtwerte 70 dB (A) tags/60 dB (A) nachts (Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime) bzw. 72 dB (A) tags/62 dB (A) nachts (Kern-, Dorf- und Mischgebiete) überschreitet. Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind ebenfalls abwägungsrelevant.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen jedoch nach Nr. 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein. Mit den vergleichsweise geringen Kosten und der schnellen Umsetzbarkeit sind derartige Maßnahmen nicht ausreichend begründbar.</p> <p>Deshalb ist bei der vorzunehmenden Ermessensentscheidung insbesondere auch zu berücksichtigen, ob vom zuständigen Straßenbaulastträger bereits aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge (mit gesetzlicher Verpflichtung beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen) oder nach den Grundsätzen der Lärmsanierung (als</p>	

In- dex	Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
		<p>freiwillige Leistung an bestehenden Straßen) umgesetzt wurden oder lärmmin- dernde Maßnahmen geplant sind (z. B. Ersatz einer nicht lärmmindernden Fahr- bahndeckschicht im Rahmen einer Fahrbahnerneuerung durch eine lärmmin- dernde Fahrbahndeckschicht).</p> <p>Die Verkehrsbehörde hat letztlich ermessensfehlerfrei, unter Beachtung der be- stehenden örtlichen Verkehrs- und Lärmsituation und unter Abwägung aller sich im konkreten Einzelfall gegenüberstehenden Belange, die Tatbestandsvoraus- setzungen einer ortsunüblichen Beeinträchtigung durch Lärm und einer konkre- ten Gefahrenlage sowie die zwingende Erforderlichkeit straßenverkehrs-rechtl- ichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen zu prüfen.</p> <p>Soweit es sich bei den zu prüfenden Straßen um Bundesstraßen handelt, verwei- sen wir darauf, dass nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßen- verkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Rdnr. 8 zu § 45 Abs. 1 bis 1e i. V. m. Punkt I, 1d der VwV StVO Zustimmungspflichten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bun- desstraßen (auf unter 60 km/h) der Zustimmung des LASuV als höhere Straßen- verkehrsbehörde bedarf. Nach Durchführung des Verfahrens bei der unteren Verkehrsbehörde wäre die Zustimmung hier unter Vorlage der Abwägung sowie der Stellungnahmen von Polizei und Straßenbaulastträger zu beantragen.</p> <p>Die Freien Strecken der S180, S95, S181 und B6 innerhalb der Gebietsgrenze der Stadt Dresden und damit des Lärmaktionsplanes befinden sich in der Baulast des Freistaates Sachsen bzw. des Bundes. Falls im Lärmaktionsplan bauliche Maß- nahmen an den betreffenden Straßenabschnitten vorgesehen sein sollten, sind diese mit dem LASuV abzustimmen.</p>	
	105	Die geplante Verlegung der B 6 in Cossebaude (laufende Nummer 66 in Anlage 1) ist nicht wie dort erwähnt eine Maßnahme des LASuV, sondern der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES).	<i>Der Hinweis wird im Masterplan Lärminderung berücksichtigt. Die Angabe wurde geändert.</i>
%7	106	Die Gemeinde Moritzburg hat keinerlei Einwände gegen die vorliegende Unter- lage.	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
%8	107	Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG erhebt gegen den vorliegenden Vorentwurf in der Fassung vom 11. November 2024 keine Einwände.	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>