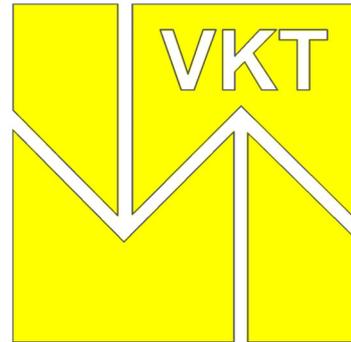




**VERKEHRSPLANUNG**  
Köhler und Taubmann GmbH  
Bamberger Straße 7  
01187 Dresden  
Telefon: +49 351 43639-0  
Telefax: +49 351 43639-19  
Email: [dresden@vkt-gmbh.de](mailto:dresden@vkt-gmbh.de)  
Dresden, 05.10.2017

Teilgebiets-Lärmaktionsplan  
für das Untersuchungsgebiet  
Äußere Neustadt  
**[Kurzfassung]**  
Beschluss Nr. V1401-SR/041/2017  
Stadtrat, 17.08.2017

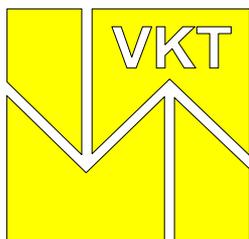


# Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Äußere Neustadt

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

## Kurzfassung

### Bearbeitung:



**VERKEHRSPLANUNG**  
Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7  
01187 Dresden  
Telefon: +49 351 43639-0  
Telefax: +49 351 43639-19

Dipl. - Ing. Christoph Sommer (Projektleitung)

Dipl. - Ing. Tobias Günther

Dipl. - Ing. Christoph Wegler

Katrin Sommer (Grafik)

### Auftraggeber:



**Landeshauptstadt Dresden**  
Umweltamt

Dresden, 05.10.2017

Inhalt:	Seite
<b>1 Vorbemerkung</b>	<b>1</b>
<b>2 Inhalt des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes</b>	<b>2</b>
2.1 Untersuchungsgebiet	2
2.2 Rechtlicher Rahmen	3
2.3 Planzielwerte der Lärmaktionsplanung	4
2.4 Zuständige Behörde	5
2.5 Lärm- und Konfliktsituation	5
2.6 Betroffenheitsanalyse	7
2.7 Maßnahmen zur Lärminderung	7
2.8 Maßnahmenbewertung	8
<b>3 Information zur Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>10</b>

## 1 Vorbemerkung

Die Landeshauptstadt (LH) Dresden hat im Rahmen der Lärmkartierung die von Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3.000 Fahrzeugen im durchschnittlichen Tagesverkehr, von den Straßenbahnstrecken und vom Flughafen ausgehende Verkehrslärmbelastung im Ballungsraum Dresden erfasst, die Betroffenheiten ermittelt und unter <http://www.dresden.de/laerm> dokumentiert. Im Rahmen der Bearbeitung des am 16.03.2009 vom Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft der LH Dresden beschlossenen **Masterplanes Lärminderung**<sup>1</sup> wurden aus einer vertiefenden Auswertung der Lärmkartierung und der Betroffenheiten die von den Verkehrslärmemissionen am stärksten betroffenen Stadtteile herausgearbeitet. Für diese Stadtteile sind auf Grundlage der relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen **teilgebietsbezogene Lärmaktionspläne** aufzustellen. Einer dieser besonders betroffenen Stadtteile ist die **Äußere Neustadt**. Da dieses Ergebnis durch die 2. Lärmkartierung im Jahr 2012 bestätigt worden ist, hat der aktuelle Masterplan<sup>2</sup> die Notwendigkeit eines solchen Planes unterstrichen (Maßnahme 2.1).

---

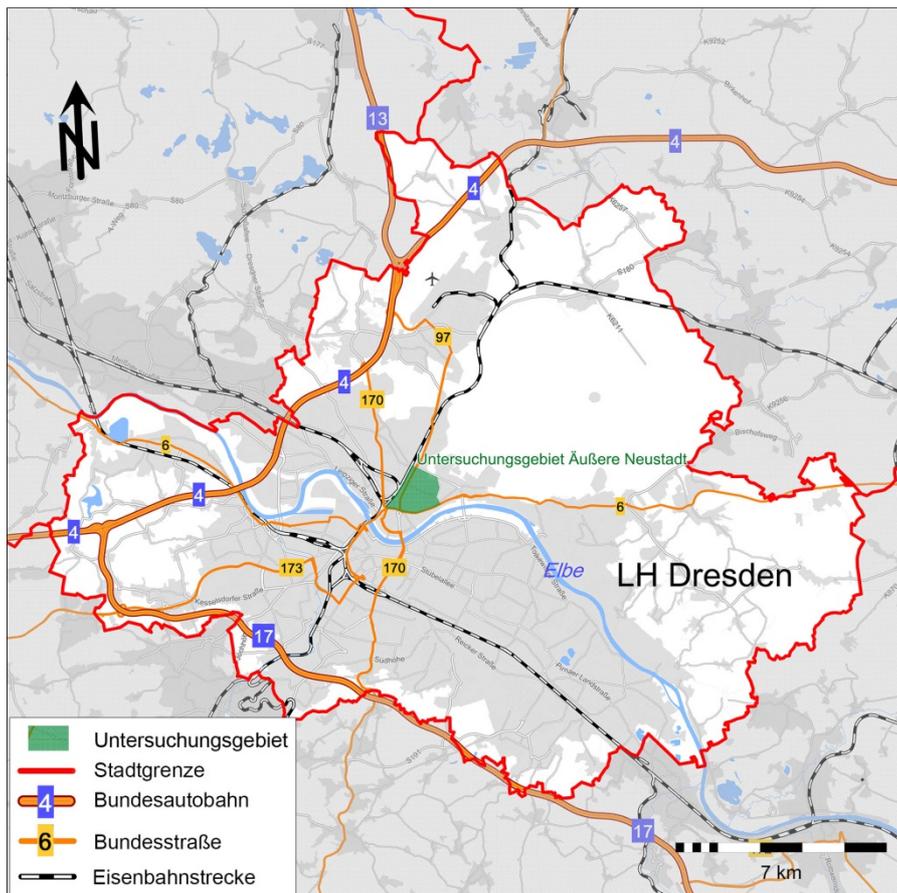
<sup>1</sup> Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Masterplan Lärminderung, Beschluss-Nr. V3054-UK60-09, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 16.03.2009

<sup>2</sup> Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Masterplan Lärminderung 2014, Beschluss-Nr. V0775-UK/FH/SE/016/2016, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 04.01.2016

## 2 Inhalt des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes

### 2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet liegt nördlich des Stadtzentrums der sächsischen LH Dresden (vgl. Bild 1) und umfasst den Stadtteil Äußere Neustadt einschließlich der nördlich und östlich bis zur Stauffenbergallee bzw. zum Straßenzug Stolpener Straße-Forststraße-Marienallee angrenzenden Quartiere des Stadtteils Radeberger Vorstadt. (vgl. Bild 2).



**Bild 1: Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtgebiet der LH Dresden**

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

Die Äußere Neustadt ist eines der größten geschlossenen Gründerzeitviertel in Deutschland. Die als Wohngebiet anzusehende Äußere Neustadt weist eine dichte Bebauung mit einem ständigen Wechsel von drei bis fünf geschossigen Wohnhäusern auf. In und zwischen den Wohnhäusern sind verschiedene Nutzungen, insbesondere gastronomische Einrichtungen, integriert.



**Bild 2: Untersuchungsgebiet**

Auf einer Fläche von ca. 114 ha leben im Stadtteil Äußere Neustadt ca. 17.200 Einwohner (EW)<sup>3</sup> mit Hauptwohnsitz. Die Bevölkerungsdichte beträgt ca. 15.100 Einwohner pro km<sup>2</sup>.

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

## 2.2 Rechtlicher Rahmen

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie<sup>4</sup>. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie aus dem Jahr 2002 wurde mit Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)<sup>5</sup> im Jahr 2005 und mit der Einführung der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)<sup>6</sup> im Jahr 2006 in nationales deutsches Recht umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde das BImSchG um einen

<sup>3</sup> Quelle: Landeshauptstadt Dresden, Stadtkatalog, www.dresden.de, Stand: 31.12.2012

<sup>4</sup> Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

<sup>5</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274, ber. S. 3753), zuletzt geändert am 30.11.2016 (BGBl. I S. 2749)

<sup>6</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 06.03.2006 (BGBl. I S. 516), geändert am 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)

sechsten Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und den Paragraphen 47a bis 47f ergänzt.

Auf der Grundlage des Paragraph 47d des BImSchG ist die Stadt Dresden zur Lärmaktionsplanung verpflichtet. Im Fünfjahresturnus ist die Lärmaktionsplanung zu überprüfen und fortzuschreiben. Das Lärmschutzrecht hat damit eine deutliche Aufwertung erfahren.

Bei der Umsetzung sind neben den rechtlichen auch die finanziellen Rahmenbedingungen zu beachten. Diese werden durch die den Fachämtern zur Verfügung stehenden Budgets definiert. Soweit der Umsetzung eine Fachplanung vorausgeht, erfolgt die Bereitstellung der finanziellen Mittel entsprechend der Beschlussfassung des Stadtrates zum jeweiligen Gesamtvorhaben.

Mit der Feststellung von planerischen Zielwerten leitet sich keine unmittelbare Verpflichtung zur Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen ab. Auch lässt sich ein individueller Rechtsanspruch auf die Durchführung von lärmmindernden Maßnahmen nicht begründen. Ungeachtet dessen gilt es – bei aller Ernsthaftigkeit der Lärmauswirkungen – Maßnahmen im praktisch umsetzbaren Rahmen festzulegen.

Die eigentliche Bedeutung der Lärmaktionsplanung besteht in der Verpflichtung zur Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen.

### **2.3 Planzielwerte der Lärmaktionsplanung**

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

Um eine europaweite Vergleichbarkeit der Lärmkarten zu gewährleisten, sind der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  (Level Day, Evening, Night) und der Nacht-Lärmindex  $L_{Night}$  als einheitliche Kenngrößen für die Geräuschimmissionen festgelegt. Beim  $L_{DEN}$  handelt es sich um einen gemittelten Schalldruckpegel über den gesamten Tageszeitraum (24 h) mit Gewichtungsfaktoren von 5 dB(A) für die vierstündige Abendzeit zwischen 18.00 und 22.00 Uhr und von 10 dB(A) für die achtstündige Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr. Der  $L_{DEN}$  ist ein Indikator für die Lärmbelastigung. Der  $L_{Night}$  ist ein gemittelter Schalldruckpegel über die achtstündige Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.

Eine Festlegung bundesweit einheitlicher Zielwerte im Rahmen der Lärmaktionsplanung gibt es nicht, dies würde den örtlich sehr unterschiedlichen Gegebenheiten nicht gerecht werden. Die Festlegung der Zielwerte ist somit eine Aufgabe der für die Lärmaktionsplanung zuständigen kommunalen Ebene. Für die Lärmaktionsplanung muss die zuständige Kommune somit Planzielwerte (Auslösewerte) festlegen, die mit der schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes angestrebt werden sollen.

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

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

Diese planerische Festlegung folgt den Empfehlungen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)<sup>7</sup> und dem Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz (UMK) und des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen.

## 2.4 Zuständige Behörde

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

Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Wirtschaft  
Umweltamt  
Postfach 12 00 20  
01001 Dresden

## 2.5 Lärm- und Konfliktsituation

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

Aus den Lärmkarten für den Kfz-Verkehr werden die Isophonenbänder entlang der Königsbrücker Straße, der Bautzner Straße, der Antonstraße und der Stauffenbergallee deutlich ersichtlich, die als Haupterschließungsachsen große Teile des Verkehrsaufkommens innerhalb der Stadt Dresden aufnehmen. Bedingt durch den Kfz-Verkehr treten im Zuge dieser Hauptverkehrsstraßen zwar relativ hohe Lärmpegel auf, im Einzelfall  $L_{DEN} \sim 80$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 70$  dB(A), wie z. B. in der Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Rothenburger Straße. Aber bereits in der hinter der ersten Häuserzeile befindlichen Wohnbebauung lässt sich eine vergleichsweise erträgliche Lärmbelastung feststellen. Eine Ausnahme stellt die Stauffenbergallee dar, welche durch die fehlende beidseitig geschlossene Bebauung eine großräumige Ausbreitung des Straßenverkehrslärms ermöglicht. Zusätzlich zu den Haupterschließungsachsen erfolgte die Lärmkartierung in der Rothenburger Straße, der Görlitzer Straße, der Löbnitzstraße, dem Bischofsweg und in der Stolpener Straße. Die höchsten, vom Kfz-Verkehr ausgehenden Lärmbelastungen, treten in diesen Straßenzügen im Bischofsweg (zwischen Bahndamm und Förstereistraße) mit einem Lärmpegel  $L_{DEN} \sim 75$  dB(A) bzw.  $L_{Night} \sim 65$  dB(A) auf.

Der höchste durch Straßenbahnen verursachten Schienenverkehrslärm Lärmpegel ist am Tag und in der Nacht ( $L_{DEN} \sim 75$  dB(A), ( $L_{Night} > 60$  dB(A))) nahezu im kompletten Straßenzug der Rothenburger Straße/Görlitzer Straße sowie abschnittsweise in der Königsbrücker Straße und in der Antonstraße festzustellen.

Die Lärmkartierung 2007 für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgte für das Untersuchungsgebiet durch das Eisenbahn-Bundesamt und bezieht sich auf die, das Untersuchungsgebiet im Osten begrenzende Bahnstrecke Görlitz-Dresden. Im

---

<sup>7</sup> Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmkartierung in der Fassung des Beschlusses der 112. Sitzung der LAI vom 07. bis 08. September 2006)

**Beschluss vom 17.08.2017 – Kurzfassung**

unmittelbaren Verlauf der Gleise wurden Lärmpegel im Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  von über 75 dB(A) zwischen der Eschenstraße und der Stauffenbergallee berechnet. Durch die Lage der Bahntrasse auf einem Bahndamm lassen sich auch in der hinter der ersten Häuserzeile befindlichen Wohnbebauung hohe Lärmbelastungen von teilweise über 65 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) feststellen. Für den Nachtzeitraum ( $L_{Night}$ ) wurde nur eine geringe Reduzierung des Lärmpegels um 5 dB(A) festgestellt.

Die maximalen Überschreitungen der festgelegten Planzielwerte von 65 dB(A) für den Lärmindex  $L_{DEN}$  und von 55 dB(A) für den Nachtzeitraum ( $L_{Night}$ ) für den Straßen-, Straßenbahn- und Eisenbahnverkehrslärm auf ausgewählten Straßenabschnitten ist in **Tab. 1** zusammengefasst.

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

**Tab. 1: maximale Überschreitung der angestrebten Zielwerte in dB(A) auf ausgewählten Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet**

## 2.6 Betroffenheitsanalyse

Die Abschätzung der Anzahl lärm betroffener Personen in der Äußeren Neustadt Dresden ist Teil des „Masterplan Lärminderung“ der Stadt Dresden<sup>8</sup>. Als besonders stark betroffen gelten dabei diejenigen Einwohner/-innen, welche einem Nacht-Lärmindex von mindestens 60 dB(A) ausgesetzt sind. Die Ermittlung der Betroffenheiten erfolgte auf der Grundlage der Lärmkartierung 2007 und 2012 nach dem sogenannten Betroffenen-Index, einerseits für die am stärksten betroffenen Flächen in Dresden, andererseits für Straßenabschnitte mit den höchsten Betroffenheiten. Der Betroffenen-Index setzt dabei die Höhe der Überschreitung der angestrebten Planungszielwerte mit der Anzahl der betroffenen Einwohner/-innen miteinander in Bezug<sup>9</sup>. Im Rahmen der Erarbeitung des „Masterplan Lärminderung“ wurde der Betroffenen-Index für den Nachtbereich ( $L_{Night}$ ) für den Straßenverkehrs- und den Straßenbahnverkehrslärm ermittelt. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass das Untersuchungsgebiet Äußere Neustadt Dresden das am stärksten vom Verkehrslärm betroffene Stadtgebiet in Dresden ist. Zu den Straßenabschnitten mit den meisten vom Lärm betroffenen Personen gehören die Bautzner Straße, die Königsbrücker Straße und der Bischofsweg (zwischen Bahndamm und Kamenzer Straße).

## 2.7 Maßnahmen zur Lärminderung

Die Maßnahmen zur Lärminderung beinhalten sowohl Maßnahmen, welche Bestandteil weiterer Fachplanungen der Stadt Dresden (bspw. Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus<sup>10</sup> und aus dem verkehrlichen Rahmenplan für die Äußere Neustadt Dresden des Stadtplanungsamtes<sup>11</sup>) und relevant für die Lärmaktionsplanung sind, sowie zusätzliche, die Lärminderung unterstützende Maßnahmen.

Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen bilden die Ergebnisse der Analyse sowie allgemeingültige Strategien zur Reduzierung der vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen. Hierbei wurden die einzelnen Maßnahmen folgenden fünf Handlungsfeldern zugeordnet:

- Handlungsfeld „Verkehrsablauf und Verkehrsfluss“,
- Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung und Fahrbahnverhältnisse“,
- Handlungsfeld „Stadtplanung“,
- Handlungsfeld „Förderung lärm armer Verkehrsmittel“ und
- Handlungsfeld „Schienenverkehr“.

Bei der Zusammenstellung der Maßnahmen wird nach Zeithorizonten (kurzfristig, mittelfristig und langfristig) bis zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen unterschieden.

---

<sup>8</sup> vgl. Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Masterplan Lärminderung, Beschluss-Nr. V3054-UK60-09, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 16.03.2009

<sup>9</sup> ebenda

<sup>10</sup> Landeshauptstadt Dresden; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014

<sup>11</sup> Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt: Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes für das Kerngebiet der Äußere Neustadt Dresden, Beschluss Nr. V0783/10, Stadtrat, 14.04.2011

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen können innerhalb von 3 Jahren realisiert werden, mittelfristige Maßnahmen haben einen Realisierungshorizont von 4 bis 8 Jahren, unter den langfristig zu realisierenden Maßnahmen werden Maßnahmen zusammengefasst, deren Umsetzung mehr als 8 Jahre in Anspruch nimmt.

Der Lärmaktionsplan enthält insgesamt 25 Einzelmaßnahmen der o. g. fünf Handlungsfelder bzw. Umsetzungshorizonte.

Als vordringliche Maßnahme zur Lärminderung im Untersuchungsgebiet werden die Reduzierung der Verkehrsbelastungen, vor allem des Durchgangsverkehrsaufkommens in der Rothenburger Straße und im Bischofsweg angesehen. Eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen in beiden Straßenzügen ist jedoch nur langfristig durch Umsetzung mehrerer Einzelmaßnahmen erfolgversprechend. Hierzu wurden mehrere Einzelmaßnahmen aus den verschiedenen Handlungsfeldern in zwei langfristig umzusetzenden, sogenannten Komplexmaßnahmen, zusammengefasst.

Die hoch belasteten Straßenzüge Königsbrücker Straße, Bautzner Straße und Stauffenbergallee bilden wichtige Haupterschließungsachsen der Stadt Dresden. Auf Grund dieser Funktion im städtischen Straßennetz ist die für eine wahrnehmbare Lärminderung erforderliche deutlich durchgehende Reduzierung der Verkehrsbelastung mit Ausnahme der Königsbrücker Straße hier unrealistisch.

## 2.8 Maßnahmenbewertung

Die Bewertung der Maßnahmen bezieht neben den Umsetzungshorizonten die grob abgeschätzten Umsetzungskosten sowie das Lärminderungspotenzial der Maßnahmen ein.

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

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

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

In nachfolgender **Tab. 2** sind die Maßnahmen zur Lärminderung in der Äußeren Neustadt nach ihren Zeithorizonten, den Kostenkategorien und nach ihren Lärminderungspotenzialen zusammenfassend dargestellt.

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

- hohes Lärminderungspotential [ $> 3$  dB(A)]
- mittleres Lärminderungspotential [ $1-3$  dB(A)]
- geringes Lärminderungspotential [ $\leq 1$  dB(A)]
- indirektes Lärminderungspotential

- Maßnahme ist Teil anderer städt. Planungen
- Bezug zu städtischer Maßnahme
- Maßnahme aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Maßnahme nach Bürger/-innen-Hinweisen modifiziert

- ⊕ positiver Effekt für Luftreinhaltung
- ⊕ schwacher positiver Effekt für Luftreinhaltung

Quelle: LH Dresden, Umweltamt

**Tab. 2: Zusammenfassung der Maßnahmen nach Zeithorizonten, Kosten und Lärminderungspotenzialen**

### 3 Information zur Öffentlichkeitsbeteiligung

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

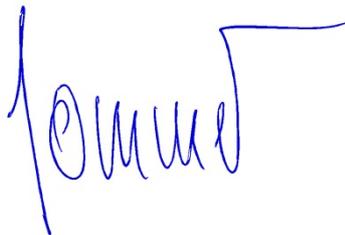
Im Rahmen der **frühzeitigen Beteiligung** wurde der **Vorentwurf** zum Lärmaktionsplan im Zeitraum vom 11. Januar bis einschließlich 11. Februar 2010 im Umweltamt der Stadtverwaltung Dresden ausgelegt. Außerdem wurde die Planung in der Presse sowie auf den Internetseiten der Stadtverwaltung Dresden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

Insgesamt gingen dem Umweltamt Hinweise und Anmerkungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden, aber auch von Behörden der Landeshauptstadt Dresden ein. Die Hinweise und Anmerkungen wurden in Abstimmung mit dem Umweltamt der LH Dresden ausgewertet, bewertet, abgewogen und ggf. in die Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung übernommen.

Der Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft hat in seiner Sitzung am 01.06.2015 die Anhörung der Öffentlichkeit nach § 47d BImSchG zum **Entwurf** des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Äußere Neustadt beschlossen<sup>12</sup>.

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

Am Dienstag, dem 1. Dezember 2015 fand unter Teilnahme von Bürgermeisterin Eva Jähnigen (Beigeordnete für Umwelt und Kommunalwirtschaft) und Bürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr) eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes statt, in welcher die Öffentlichkeit angehört wurde. Die Neustädterinnen und Neustädter hatten die Möglichkeit mit den Bürgermeistern, Vertretern des Umweltamtes und des planenden Ingenieurbüros über den Entwurf des Lärmaktionsplanes und die Lärmprobleme in der Äußeren Neustadt zu diskutieren. Bis zum 15. Januar 2016 bestand dann die Möglichkeit, Stellungnahmen zum Plan an das Umweltamt der LH Dresden zu senden oder während der Sprechzeiten zur Niederschrift vorzutragen.



Dipl.-Ing. Christoph Sommer

Dresden, 05.10.2017

---

<sup>12</sup> Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt: Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt, Beschluss-Nr. V2988-UK/FH/009/2015, Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft, 01.06.2015