

Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf vom 27.11.2014

Privateinwender

und

Träger öffentlicher Belange (TöB):

Index	TöB
171	Landeshauptstadt Dresden, Gesundheitsamt
172	Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)
173	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)
174	Landeshauptstadt Dresden, Ordnungsamt
175	Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG)
176	Landeshauptstadt Dresden, Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft (ASA)
177	Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
178	Landeshauptstadt Dresden, Straßen- und Tiefbauamt (STA)
179	Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
1	101	Forststraße/Marienallee sollen in den Lärminderungsplan aufgenommen werden.	ist bereits berücksichtigt	Der Straßenzug Marienallee/Forststraße bildet die östliche Grenze und ist Teil des Untersuchungsgebietes (vgl. Abschnitt 1.2 des Planentwurfes).
2	101	Mit Mitteln, wie z.B. Rechts-vor-links-Regelung, Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche, Fahrbahnverengung (durch beidseitiges Parken [oder durch fast 45 Grad Winkel in Fahrtrichtung parken] und/oder Pflanzkübeln den Verkehrsteilnehmern [bzw. Verkehrshemmschwellen], soll den Verkehrsteilnehmern das Einhalten der 30 km/h erleichtert werden (sollen die Verkehrsteilnehmer gezwungen werden, die bereits vorgeschriebenen (!) 30 km/h auch einzuhalten.)	ist bereits z.T. berücksichtigt	Mit Einrichtung der Tempo-30-Zone im Oktober 2015 ist die Rechts-vor-links-Regelung eingeführt worden. Bevor weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, soll die Wirksamkeit der umgesetzten Tempo-30-Zonen-Regelung bewertet werden. Der Teilgebiets-Lärmaktionsplan verzichtet weitgehend auf Details für die Straßenraumgestaltung. Deren Angabe ist für das gesamte Untersuchungsgebiet auch nicht möglich. Die vorgeschlagenen weiterführenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung müssen ggf. unabhängig von der Lärmaktionsplanung hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit, Umsetzbarkeit und Notwendigkeit geprüft werden.
3	101	Des Weiteren ist ein Belagswechsel in Betracht zu ziehen, immer unter der Voraussetzung, dass die vorgenannten Mittel bestehen bleiben.	ist bereits berücksichtigt	Die laufende Straßeninstandsetzung im gesamten Untersuchungsgebiet ist als Maßnahme M3 geregelt. Auf den (Lärm-)Sanierungsbedarf in der Marienallee und der Forststraße wird explizit hingewiesen. Hinsichtlich der Forststraße sind Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.
4	101	Das gesamte östliche Preußischen Viertel soll in den Lärminderungsplan aufgenommen werden.	wird nicht berücksichtigt	Der räumliche Umgriff des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes wurde im Masterplan Lärminderung auf Basis einer vertiefenden Auswertung der Lärmkartierung festgelegt. Eine Erweiterung des Untersuchungsgebietes ist deshalb nicht möglich und hätte zudem weitreichende verfahrenstechnische Konsequenzen. Sie würde zu einer deutlichen zeitlichen Verlängerung bis zur Vorlage eines beschlussfähigen Teilgebiets-Lärmaktionsplanes führen.
5	102	Hiermit bitte ich Sie, die Marienallee und die Forststraße in den Teilgebiets-Lärmaktionsplan mit aufzunehmen und für diesen Straßenzug lärmindernde Maßnahmen zu ergreifen.	ist bereits berücksichtigt	siehe lfd. Nr. 1
6	102	Vor allem sollte der Durchgangsverkehr unterbunden, oder wenigstens eingeschränkt werden. Dies kann mit Rechts-vor-links-Regelung, Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche, Fahrbahnverengung durch beidseitiges Parken und/oder Pflanzkübeln geschehen. Die preiswerteste und durchgreifendste Möglichkeit den Verkehr und damit den Lärm zu reduzieren, wäre ein Stück Einbahnstraße auf der Marienallee von der Jägerstraße in Richtung Norden bis zur Arno-Holz-Allee.	ist bereits z.T. berücksichtigt	siehe lfd. Nr. 2 Die Einrichtung einer dauerhaften Einbahnstraßenregelung in der Marienallee zwischen der Jägerstraße und der Arno-Holz-Allee wurde bereits im Auftrag des Stadtrates (Beschluss Nr. A0154/15) durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft und abgelehnt. Unter Beachtung und nach Abwägung aller entscheidungsrelevanten Faktoren stellt die derzeitige Verkehrsorganisation der Straße eine angemessene Regelung dar. Eine erhöhte Gefahrenlage, die einen Eingriff in die derzeitige Verkehrsorganisation rechtfertigen würde, besteht nach Auffassung der Straßenverkehrsbehörde nicht. Mit dem Beschluss des Planes hat der Stadtrat die Durchführung eines Verkehrsversuches für eine Einbahnstraßenregelung auf der Marienallee angeregt (Beschluss V1406-SR/041/2017, Ziffer 6).
7	102	Eine durchgehende Zone 20 für das gesamte Gebiet halte ich auch für sinnvoll.	wird nicht berücksichtigt	Eine durchgehende Tempo-20-Zone für das gesamte Gebiet ist auf Grund der räumlichen Ausdehnung nicht sinnvoll. Eine Tempo-20-Zonierung ist straßenverkehrsrechtlich nur in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) möglich. Dies erfordert eine entsprechende Gebietscharakteristik, welche nicht im gesamten Untersuchungsgebiet gegeben ist.
8	102	Im Planentwurf habe ich folgendes gelesen und bitte dies auch für diese Straßen anzuwenden: Maßnahme M2 (regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung im gesamten Untersuchungsgebiet)	ist bereits z.T. berücksichtigt	Maßnahme M2 bezieht sich auf Straßenzüge des Untersuchungsgebietes des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Äußere Neustadt mit ausgewiesenen Überschreitungen der Lärmzielwerte, auf weitere Straßen im Preußischen Viertel kann die Maßnahme auf Grund der Gebietsabgrenzung im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung nicht ausgedehnt werden.
9	103	Der vorgelegte Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplans ist für den untersuchten Bereich grundsätzlich eine gute Grundlage, um nachhaltig die dringend erforderliche Lärminderung zu erreichen. Allerdings sollte das Untersuchungsgebiet auf das Preußische Viertel insgesamt erstreckt werden, zumal auch die Schleich- und gebietsfremdem Durchgangsverkehr ebenfalls „quartierübergreifend“ unterwegs sind. Vorstellbar ist, den vorgelegten Lärmaktionsplan durch einen weiteren Entwurf zu ergänzen, welcher die fehlenden Gebietsteile betrachtet. Auch unter dem Gesichtspunkt der nachfolgenden Ausführungen sollte jedoch in jedem Fall auf eine zeitnahe Verabschiedung und Umsetzung hingewirkt werden.	wird nicht berücksichtigt	siehe lfd. Nr. 4

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
10	103	Der in den Ausführungen des Planentwurfs deutlich werdenden Einschätzung, es bedürfe einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs, ist insbesondere auch für den Bereich Bischofsweg / Stolpener Straße uneingeschränkt zuzustimmen. Allerdings sollte bei den Maßnahmen dann auch konsequent dieser Verkehrszug als Einheit betrachtet und – soweit im Planentwurf noch nicht geschehen - für den Bischofsweg vorgeschlagene Maßnahmen auch auf die Stolpener Straße erstreckt werden, zumal aus Sicht der Nutzung durch quartiersfremde Verkehre diese Achse eine Einheit bildet. Dies betrifft insbesondere folgende Maßnahmen:	ist bereits berücksichtigt	
11	103	Ausweisung der Stolpener Straße als Tempo-30-Zone (wie früher) Einführung einer Vorrangregelung Rechts vor Links nicht nur für den Bischofsweg, sondern auch die Stolpener Straße bis zur Einmündung in die Radeberger Straße.	wird berücksichtigt	Für den Straßenzug Bischofsweg-Stolpener Straße werden mittelfristig ein Streckengebot 30 km/h und eine Rechts-vor-links-Regelung vorgesehen.
12	103	Schaffung sicherer und durchführender Radverkehrsanlagen für den gesamten Straßenzug Bischofsweg / Stolpener Straße, bspw. in einer ersten Stufe auf der Stolpener Straße durch einen einseitigen, schmalen, mit weißen Strichbalken abgrenzten, Radweg von der Einmündung Radeberger Straße kommend Richtung Bischofsweg bis zur Forststraße, was ein erster Beitrag zur notwendigen Verkehrssicherheit für die zahlreichen Radfahrer wäre.	wird nicht berücksichtigt	Besondere Radverkehrsanlagen sind bei Tempo 30 nach allgemeiner Auffassung überflüssig, oft sogar gefährlich [D. Alrutz, J. Stellmacher-Hein: Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen, Bericht V 37; der Bundesanstalt für Straßenwesen, 1997]. Dies betrifft Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und sonstige Markierungen. Da in der Stolpener Straße Tempo 30 vorgesehen ist (vgl. lfd. Nr. 4) soll der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden.
13	103	Es ist hierbei auch im Sinne der Verkehrssicherheit und der Erhaltung bzw. der Wiederherstellung der Wohngebietsqualität, aber auch der Vermeidung gebietsfremder Verkehre dringend erforderlich, dass Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden, d.h. die Maßnahmen M 9 und M 18 sind vom mittelfristigen (Ziff. 3.2) dem kurzfristigen Maßnahmebereich in Ziff. 3.1. zuzuordnen.	wird z.T. berücksichtigt	M9: Berücksichtigung M18: Abstufung der Bautzner Straße zur Staatsstraße ist abhängig von Verlegung der B6. Der Straßenzug Bischofsweg-Stolpener Str. hat entsprechend Verkehrsentwicklungsplan 2025plus wie im Bestand die Funktion einer Hauptsammelstraße.
14	103	Auch wenn, wie in der Vorlage ausgeführt, alle Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt stehen, spricht viel dafür, dass die in M 18 des Plans vorgeschlagene Abstufung des o.a. Verkehrszuges zur Sammelstraße und die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie eine geänderte Vorfahrtsregelung mit einem überschaubaren Kostenaufwand möglich ist.	ist bereits berücksichtigt	Maßnahme M18 ist der Kostenkategorie 2 (Kosten bis zu 25T€) zugeordnet.
15	103	Es wird um Berücksichtigung der vorgenannten Vorschläge im Wege einer Planüberarbeitung gebeten, damit die Neustadt und das Preußische Viertel im Sinne der Lärminderung wieder ihre Lebens- und Aufenthaltsqualität zurückerhalten. Gerade im Sinne der hier lebenden Familien mit Kindern ist dringendes Handeln geboten.	wird zur Kenntnis genommen	vgl. lfd. Nr. 9 bis 14
16	104	Bei der Einsicht in den Lärminderungsplan vom 15.06.2015 für die Äußere Neustadt ist und uns aufgefallen, dass die Forststrasse/ Marienallee, Jägerstraße sowie das gesamte östliche Preußische Viertel nicht aufgenommen wurden. Wir beantragen hiermit eine Aufnahme dieser Straßenzüge.	ist bereits z. T. berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 1 und 4
17	104	Als Grundlage für ihren Plan nehmen sie Messwerte von 2012. Seit Eröffnung der Waldschlößchenbrücke 2014 haben sich diese Zahlen jedoch stark verändert. Unser Wohngebiet wird zunehmend als Durchgangsstraße genutzt. Dadurch hat sich auch die Anzahl der Autos auf täglich 3000 erhöht. Hinzu kommt die Nichteinhaltung von 30 km/h, 85% der Fahrzeuge fahren zwischen 35-40 km/h und sogar 15% über 40 km/h. Besonders in den Nachtstunden fahren einige sogar deutlich schneller. Dies ist bei dem schlechten Straßenbelag (Wildpflasterung) eine erhebliche Lärmbelastung für uns. Wir fordern daher folgende Maßnahmen:	wird zur Kenntnis genommen	
18	104	1. Eine 30-Zone im gesamten Gebiet.	ist z.T. berücksichtigt	Die Forststrasse und die Marienallee wurden im Oktober 2015 in die beiden Tempo-30-Zonen nördlich und südlich von Bischofsweg und Stolpener Straße einbezogen. Der Straßenzug Bischofsweg-Stolpener Str. hat eine höhere Verkehrsfunktion im Straßennetz der Landeshauptstadt Dresden (Hauptsammelstraße) und kann deshalb nicht integriert werden.
19	104	2. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen durch bauliche Veränderungen, z.B. Aufpflasterung im Kreuzungsbereich, Aufstellen von Pflanzkübeln und wechselseitiges Parken.	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 2
20	104	3. Striktes Durchfahrtsverbot für LKW's.	wird nicht berücksichtigt	Vorliegende Verkehrserhebungen weisen einen sehr geringen Schwerverkehranteil aus, so dass die lärmindernde Wirkung entsprechend gering ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich beim Lkw-Verkehr in den genannten Straßenzügen vornehmlich um Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung sowie des Lieferverkehrs handelt.
21	104	4. Einführung einer Rechts-vor-links-Regelung.	ist z.T. berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 18 und 19
22	104	5. Optimierung der LSA-Steuerung an der Kreuzung Stauffenbergallee/ Marienallee, dass bei der Linksabbiegerspur vom Tunnel der Waldschlößchenbrücke kommend in der Grünphase auf maximal 2 durchfahrende Fahrzeuge reduziert wird.	ist bereits berücksichtigt	Die Grünphase wurde bereits reduziert.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
23	105	Ich nehme Bezug auf die Stellungnahmen 151-153 und 114. Den Inhalt und die Argumentation dieser Stellungnahmen mache ich mir zu Eigen und fordere die Einbeziehung des gesamten Preußischen Viertels in den Teilgebietslärmaktionsplan Äußere Neustadt.	wird zur Kenntnis genommen	Bezug zu 151-153, 114
24	105	Ergänzend führe ich an, dass alle Maßnahmen, die den Verkehr aus dem derzeitigen Gebiet des Teilgebietslärmaktionsplans Äußere Neustadt fernhalten, den Verkehr in den umliegenden Bereichen erhöhen und die Anwohner dieser Gebiete zusätzlich mit Verkehrslärm belastet werden. Vielmehr sind Maßnahmen zu treffen, die es den Fahrzeugführern erleichtern, die jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuhalten! Der Einsatz von plateauähnlichen Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen durch Pflanzkübel, Schrägparken etc. darf kein Tabu mehr sein!	wird zur Kenntnis genommen	vgl. lfd. Nr. 2
25	106	Als Anwohner der Forststraße nehmen wir zum Lärmaktionsplan "Äußere Neustadt" Stellung. Wir leiden als Anwohner unter dem Straßenlärm in der Forststraße und bitten um Einbeziehung der Forststraße und der Marienallee in den Lärmaktionsplan. Gerade unsere Straße auszuschließen gibt angesichts der Verkehrssituation und der Lärmbelastung keinen Sinn. Die Forststraße ist eine Straße in der fast nur Wohnhäuser stehen und sollte auch als solche kategorisiert werden. Tatsächlich wird die Straße als Durchgangsstraße genutzt und es kommt permanent zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Der damit verbundene Straßenlärm beeinträchtigt uns gesundheitlich.	ist bereits berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 1
26	106	Die Forststraße braucht dringend Rechts-vor-Links Regelungen. Sie sollte als Tempo 30 Zone ausgewiesen werden. Das Kopfsteinpflaster ist eine der wesentlichen Ursachen für den Lärm. Die Interessen von Denkmalschützern dürfen aber als Belang nicht stärker gewichtet werden, als die Gesundheit der Anwohner.	ist bereits z.T. berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 2 und 3
27	107	Zunächst einmal ist die Aufstellung des o.g. Planes begrüßenswert und ein Schritt in die richtige Richtung. Nachfolgend ein paar Anmerkungen/ Forderungen aus der Sicht des Anwohners/ Betroffenen:	wird zur Kenntnis genommen	
28	107	Abbildung 01: der Schulstandort Jägerstraße 34 fehlt (Waldorfschule), ob dies Auswirkungen auf Maßnahmen des LAP hat, ist durch den Verfasser zu prüfen, dargestellt sind die Kita's, wie verhält es sich mit den zahlreichen „Tagesmüttern/ -vätern“ im Plangebiet? Sind diese nicht genauso schutzbedürftig?	wird nicht berücksichtigt	Der Hauptsitz der Waldorfschule befindet sich in der Marienallee 5 und ist in Abbildung 1 berücksichtigt. Der Schutz von Tagesmüttern/-vätern und der ihnen anvertrauten Kinder wird wie der der übrigen Einwohner/-innen des Untersuchungsgebietes gewährleistet.
29	107	Abbildung 02: die „Bettelampe“ in Höhe Garnisionkirche fehlt, ob dies Auswirkungen auf Maßnahmen des LAP hat, ist durch den Verfasser zu prüfen	ist bereits berücksichtigt	vgl. gesicherte Fußgänger-Querungsanlage in Abbildung 2
30	107	Abbildung 04: Verkehrszunahme bis 2025 auf Marienallee prognostiziert mit welchen Maßnahmen wird darauf reagiert, um diese, wahrscheinlich „alternativlose“ Zunahme für die Betroffenen erträglich zu gestalten?	ist bereits z.T. berücksichtigt	Die prognostizierte Verkehrszunahme (DTV) beträgt ca. 700 Kfz/24h im Querschnitt (2012: 1.800 Kfz/24h, Prognose 2025: 2.500 Kfz/24h). Die absolute Höhe der prognostizierten Verkehrsbelastung ist für den Charakter und die Funktion der Straße im städtischen Straßennetz nicht untypisch. Über die bereits getroffenen Maßnahmen hinaus wird im Lärmaktionsplan auf den Lärmsanierungsbedarf bei der Marienallee aufgrund der Fahrbahn explizit hingewiesen (Maßnahme M3).
31	107	Abbildung 05: die Jägerstrasse ist, zumindest im Bereich zwischen Marienallee und Prießnitzstrasse, in die Kategorie „schadhafte Fahrbahn“ aufzunehmen (da gibt es Schlaglöcher in die man Stiefmütterchen pflanzen könnte ;-)	wird nicht berücksichtigt	Die Erfassung der Straßenzustände und die Ableitung eines Sanierungsbedarfs obliegt dem Straßen- und Tiefbauamt. Aufgrund der subjektiven Einschätzung Dritter und der Veränderungen der Zustände innerhalb eines vergleichsweise kurzen Zeitraumes wird auf die Dokumentation der Straßenzustände im Lärmaktionsplan künftig verzichtet.
32	107	Abbildung 06: Warum der Bereich der Marienallee zwischen Stauffenbergallee und Jägerstrasse aus der geplanten „Tempo 30-Zone“ ausgeklammert wird, erschließt sich nicht. Dieser Teil ist auch Schulweg und die Waldorfschule hat, nach unserem Kenntnisstand, über 800 Schüler (auch Grundschüler). Forderung: Aufnahme in die „Tempo 30-Zone“. Nachtrag: Lt. Abbildung 24 in bis 8 Jahren geplant. Wo ist das Problem, dass es so lange dauert?	wird berücksichtigt	Die Darstellung wird angepasst. Der Abschnitt der Marienallee zwischen Stauffenbergallee und Jägerstrasse gehört seit Oktober 2015 zur Tempo-30-Zone.
33	107	Abbildung 07: nach jahrzehntelanger Unterversorgung bezüglich der Anbindung an den ÖPNV scheinen uns nun 2 Haltestellen der Buslinie 74 innerhalb von knapp 200 Metern doch deutlich übertrieben. Ob dies Auswirkungen auf Maßnahmen des LAP hat, ist durch den Verfasser zu prüfen (Brems- und Anhaltvorgänge der eingesetzten Busse).	wird nicht berücksichtigt	Die Einrichtung der Haltestellen erfolgte in Abwägung der Interessen der Anwohner (bessere ÖPNV-Erschließung vs. zusätzliches Busverkehrsaufkommen). Die Bedienung dieser 2 Haltestellen mit modernen Fahrzeugen der DVB ist ohne Einfluss auf die Maßnahmen des Lärmaktionsplan.
34	107	Abbildung 08: die Darstellung der Parkverbote im Bereich der Marienallee zwischen Stauffenbergallee und Jägerstrasse ist falsch (von der Realität überholt und dem Planverfasser nicht anzulasten, außer die Pläne waren zum Zeitpunkt der Aufstellung der Planung schon bekannt)	wird zur Kenntnis genommen	Bearbeitungsstand der Analyse: September 2013 Bedingt durch langen Planungs- und Abstimmungsprozess ggf. leider nicht aktuell, laufende Fortschreibung der Unterlagen nicht möglich bzw. zielführend

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
35	107	Abbildung 09: die Annahme von 60 Radfahrern in 24 h ist absolut unplausibel und definitiv zu niedrig (siehe Ausführungen zu Abb. 06, dazu kommen noch Rad fahrende Kinder/Eltern die zum Benno-Kindergarten bzw. zur Melli-Beese-Grundschule oder der DRK-Kita „Haus der kleinen Entdecker“ wollen/müssen). Die gemeinsame Nutzung des Fußweges als Geh/Radweg (offiziell so ausgeschildert), in Verbindung mit Ausfahrten aus den anliegenden Grundstücken bildet, aus unserer täglichen Erfahrung, ein enormes Konfliktpotential und Sicherheitsrisiko. Tip für eine realistische Einschätzung: Zählung zwischen 7:15 bis 8:30 Uhr durchführen Ob dies Auswirkungen auf Maßnahmen des LAP hat, ist durch den Verfasser zu prüfen.	wird zur Kenntnis genommen	Datenquellen sind Erhebungen der Stadt Dresden im Zeitraum 2007 bis 2012, ggf. sind einzelne Angaben (auch auf Grund der steigenden Radnutzung in Dresden) überholt (vgl. hierzu auch Anmerkung zu lfd. Nr. 20). Dies hat jedoch keinen Einfluss auf die Maßnahmen des Lärmaktionsplan. In der Marienstraße ist der Gehweg mit Zeichen 239/StVO in Verbindung mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" ausgeschildert. Es besteht somit keine Benutzungspflicht des Gehweges für Radfahrer .
36	107	Abbildung 10: die Darstellung der Lärmbelastung scheint uns als Laien, zumindest für die Marienallee/Arno-Holz-Allee unplausibel. Die Buslinie 74, wie Schwerverkehr zu werten, scheint nicht eingeflossen zu sein. Ob dies Auswirkungen auf Maßnahmen des LAP hat, ist durch den Verfasser zu prüfen.	wird zur Kenntnis genommen	Der Verkehrslärm, der von der Marienallee und der Arno-Holz-Straße ausgeht, wurde nicht kartiert. Die Lärmkartierung erstreckte sich auf Straßen mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke von mehr als 3000 Kfz pro 24 Stunden.
37	107	Abbildung 16/17: abgestellt wird auf die (EU?) Werte von Lden/Night. Diese sind, verglichen mit der DIN 18005 „Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau“ extrem lasch. Frage: Warum werden nicht, im Sinne der Vorsorge, dies wesentlich niedrigeren Orientierungswerte der DIN herangezogen und als Ziele verwendet? Da wäre ja mal ein echter Zugewinn, als den Staus quo als Standard zu definieren (Was im Übrigen in jeder Umweltverträglichkeitsstudie praktiziert wird).	wird zur Kenntnis genommen	Aufgrund der großen Lärmbetroffenheit in Ballungsräumen - in Dresden sind 40 Tausend Einwohner gesundheitsrelevant lärmbeeinträchtigt - müssen Prioritäten gesetzt werden. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hält für einen wirksamen Gesundheitsschutz eine Absenkung der Lärmbelastung für Wohnnutzungen tags auf 65 Dezibel und nachts auf 55 Dezibel für zwingend erforderlich halten. Im Freistaat Sachsen wird auf die Einhaltung dieser Werte orientiert [Hinweise für die Lärmaktionsplanung (2013), S.21]. Der Teilgebiets-Lärmaktionsplan geht aber über diese Zielwertstellung hinaus und strebt eine Lärminderung im gesamten Untersuchungsgebiet an.
38	107	Abbildung 22: inwieweit die Maßnahmen „Erweiterung ehem. Russensportplatz, Verlegung Haltestelle Diakonissenweg und Aufhebung der Einbahnstrasse Louisenstrasse“ der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen erschließt sich nicht wirklich. Begründung?	wird zur Kenntnis genommen	In Abbildung 22 sind alle (!) lärmrelevanten städtischen Planungen zusammengestellt. Die genannten drei Maßnahmen dienen nicht der Erhöhung der Verkehrssicherheit (bitte Legende beachten).
39	107	Abbildung 26: Maßnahme M 15 entfällt nach Ämterbeteiligung. Und was war jetzt die M 15, im Text nichts zu finden.	wird zur Kenntnis genommen	Maßnahme M15 beinhaltete die Öffnung der Forststraße am Knotenpunkt Bautzner Straße/Forststraße/Radeberger Straße für Rettungsfahrzeuge im Einsatz. Mit der geplanten Sanierung der Bautzner Straße ist diese Maßnahme nicht umsetzbar.
40	107	Fazit: Rein formal sind die Ergebnisse der Lärmberechnungen und –prognosen sicherlich nicht zu beanstanden. Die erlebte tägliche Realität ist, aus Anwohnersicht, aber eine ganz andere. In der morgendlichen Stoßzeit: Verkehrschaos, Abends/Nachts: Fahrzeuge die mit extrem überhöhter Geschwindigkeit die Marienallee/Forststrasse benutzen und extremen Lärm verursachen. Die Abrollgeräusche sind z.T. wirklich so laut, dass man sein eigenes Wort nicht mehr versteht. Schlafen bei offenem Fenster ist schon lange nicht mehr möglich. Uns ist klar, dass wir in einer Großstadt wohnen und ein gewisser Lärmpegel unvermeidlich ist. Aber seit der Eröffnung der WSB hat der Verkehr durch die Marienallee/Forststrasse definitiv zugenommen. Unsere Forderung ist, den Durchgangsverkehr wirksam zu unterbinden (z.B. Rechts-vor-links-Regelung für Marienallee/Forststrasse, Aufhebung des Parkverbotes, Änderung der LSA Stauffenbergallee).	ist bereits z.T. berücksichtigt	
41	107	Für die notwendige Überarbeitung des Lärmaktionsplanes regen wir außerdem die Einbeziehung des geplanten Neubaugebietes B-Pl.Nr. 392 an. (ein Wohngebiet in dieser Größenordnung hat definitiv Auswirkungen auf die Umgebung).	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 4
42	108	Ich begrüße diese Initiative, fordere aber folgende Nachbesserungen: 1. Einbeziehung des kompletten Preußischen Viertels in den Lärmaktionsplan Äußere Neustadt. Aktuell endet der Lärmaktionsplan westlich vor der Forststraße/Marienallee. Gerade dieser Straßenzug hat laut Studie der TU Dresden vom Juli 2015 bis zu 40 % Durchgangsverkehr und völlig überhöhte Geschwindigkeiten (45 % der Fahrzeuge über Tempolimit; Tendenz steigend). Verkehrstechnisch und bebauungstechnisch (Erhaltungssatzung!!) betrachtet, ist das Preußische Viertel als eine Einheit zu sehen und bedarf keiner 50 % Lösung.	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 4
43	108	2. Die Forststraße/Marienallee ist herabzustufen auf Kategorie „Wohnstraße“, was die Verkehrsdichte von 3.000 Fahrzeuge/Tag rechtfertigt.	wird nicht berücksichtigt	Der Straßenzug Marienallee-Forststraße hat die Funktion des Sammelns und Verteilens von Fahrzeugen mit Quelle und Ziel im Preußischen Viertel und der Äußeren Neustadt. Die Funktion ergibt sich aus der Netzstruktur, die mit der Erweiterung der Stadt harmonisch gewachsen ist. Die Umwandlung des Straßenzuges in reine Erschließungsstraßen ist auch langfristig gesehen nicht sinnvoll für die Verkehrsabwicklung in diesem Gebiet. Trotz Anstieg liegt die Verkehrsbelastung im Straßenzug Marienallee-Forststraße noch weit unter den für Sammelstraßen üblichen Verkehrsstärken. In diesem Sinne ist die Verkehrsmehrung kein Fakt, der außerordentliche Maßnahmen rechtfertigt.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
44	108	3. Das komplette Preußische Viertel wird als Tempo-30-Zone ausgewiesen und wird ausnahmslos mit Rechts-vor-links-Regelung versehen. Gerade bei der Forststraße/ Marienallee wird dies gerechtfertigt durch die RAST-06, da 45 % der Fahrzeuge das Tempolimit überschreiten. Die oft herangezogene Toleranzschwelle ist nicht Bestandteil der RAST-06. Nichtsdestotrotz überschreiten weit mehr als 15 % der Fahrzeuge diese Toleranzschwelle.	ist bereits z.T. berücksichtigt	Das komplette Preußische Viertel ist nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes für den Teil-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt. Der Straßenzug Forststraße-Marienallee ist seit Oktober 2015 Teil zweier Tempo-30-Zonen. Es gilt damit außer am Knoten Forststraße/Bischofsweg/Stolpener Straße die Rechts-vor-links-Regelung. Für den Straßenzug Bischofsweg-Stolpener Straße sind mittelfristig ein Streckengebot 30 km/h und eine Rechts-vor-links-Regelung vorgesehen.
45	108	4. Zur Lärminderung für die Anwohner des Preußischen Viertels gerade in der Forststraße/ Marienallee und Jägerstraße müssen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Einhaltung der Tempolimits eingeführt werden. Dies wären a. plateauähnliche Zebrastreifen zum Schutz der Kinder (Schulweg!!), b. teilweise Verengung der Fahrbahn durch schräges Einparken oder Pflanzkübel, c. Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche, d. Verengung der Kreuzungsbereiche.	ist bereits z.T. berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 2
46	109	Als Geschäftsführer der Freien Waldorfschule Dresden nehme ich im Interesse der Sicherheit und Gesundheit unserer Schüler sowie eines gelingenden, d. h. auch geräuschärmeren Schulbetriebs Bezug und Stellung zum Lärmaktionsplan Äußere Neustadt. Wir begrüßen den Entwurf und geben nachfolgendes mit Bitte um Berücksichtigung und Aufnahme in den Lärmaktionsplan zu bedenken: 1. Das komplette Preußische Viertel möge in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Aktuell endet das Gebiet für den Lärmaktionsplan westlich vor der Forststraße/Marienallee. Gerade dieser Straßenzug leidet inzwischen unter deutlich erhöhtem Durchgangsverkehr und überhöhten Geschwindigkeiten.	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 1 und 4
47	109	2. Das komplette Preußische Viertel als Tempo-30-Zone auszuweisen und ausnahmslos mit Rechts-vor-links-Regelung zu versehen.	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 44
48	109	3. Eine erhebliche Lärminderung für den Schulbetrieb wie auch für die Anwohner des Preußischen Viertels könnte in der Forststraße/Marienallee, ebenso Jägerstraße durch einen Belagswechsel erreicht werden.	ist bereits z.T. berücksichtigt	Im Teilgebiets-Lärmaktionsplan wird auf den Lärmsanierungsbedarf bei der Marienallee und der Forststraße aufgrund der Fahrbahn explizit hingewiesen (Maßnahme M3).
49	109	Alternativ sollten anderweitige weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Einhaltung der Tempolimits - insbesondere auch zum Schutz der Schüler - eingeführt werden.	ist bereits berücksichtigt	Einrichtung der Tempo-30-Zone im Oktober 2015 in der südlichen Marienallee und der Forststraße
50	110	Als Bürger und Vertreter der Bürgerinitiative Preußisches Viertel - lärmfrei nehme ich Bezug und Stellung zum Lärmaktionsplan Äußere Neustadt. Ich begrüße diese Initiative, fordere aber folgende Nachbesserung: 1. Einbeziehung des kompletten Preußischen Viertels in den Lärmaktionsplan Äußere Neustadt. Aktuell stoppt der Lärmaktionsplan westlich vor der Forststrasse/Marienallee.	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 1 und 4
51	110	Gerade dieser Straßenzug hat laut Studie der TU Dresden vom Juli 2015 bis zu 40 % Durchgangsverkehr und völlig überhöhte Geschwindigkeiten (45 % der Fahrzeuge über Tempolimit; Tendenz steigend). Verkehrstechnisch und bebauungstechnisch (Erhaltungssatzung!!) betrachtet, ist das Preußische Viertel als eine Einheit zu sehen und bedarf keiner 50 % Lösung.	wird zur Kenntnis genommen	
52	110	2. Die Forststraße/Marienallee ist herabzustufen auf Kategorie „Wohnstraße“, was die Verkehrsdichte von 3.000 Fahrzeuge/Tag rechtfertigt.	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 43
53	110	3. Das komplette Preußische Viertel wird als Tempo-30-Zone ausgewiesen und wird ausnahmslos mit Rechts-vor-links-Regelung versehen. Gerade bei der Forststraße/Marienallee wird dies gerechtfertigt durch die RAST-06, da 45 % Bürgerinitiative Preußisches Viertel – lärmfrei der Fahrzeuge das Tempolimit überschreiten. Die oft herangezogene Toleranzschwelle ist nicht Bestandteil der RAST-06. Nichtsdestotrotz überschreiten weit mehr als 15 % der Fahrzeuge diese Toleranzschwelle.	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 2
54	110	4. Eine erhebliche Lärminderung für die Anwohner des Preußischen Viertels wird gerade in der Forststraße/Marienallee, ebenso Jägerstraße durch einen Belagswechsel erreicht. Sollte dieser Forderung nicht nachgekommen werden, müssen weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Einhaltung der Tempolimits eingeführt werden. Dies wären: a. plateauähnliche Zebrastreifen zum Schutz der Kinder (Schulweg!!) b. teilweise Verengung der Fahrbahn durch schräges Einparken oder c. Pflanzkübel d. Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche e. Verengung der Kreuzungsbereiche.	wird nicht berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 2
55	114	Verkehrsaufkommen Jägerstraße/Marienallee/Forststraße Eine Studie der TU Dresden vom ersten Halbjahr 2015 hat aufgezeigt, dass 40 % der Fahrzeuge, welche die Marienallee/Forststraße nutzen, als Durchgangsverkehr zu werten sind. In diesem Zusammenhang hat der Ortsbeirat Neustadt in seiner Sitzung vom 07.12.2015 einstimmig beschlossen, eine Einbahnstraßenregelung für ein kleinen Teil der Marienallee (zwischen den Kreuzungen mit der Jägerstraße und der Arno-Holz-Allee) durch die Stadtverwaltung prüfen zu lassen. Der Bauausschuss des Stadtrates hat diesen Beschluss im übrigen mehrheitlich bestätigt.	wird zur Kenntnis genommen	

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
56	114	Schon vor dem Beschluss des Ortsbeirats hat Herr Prof. Koettnitz als zuständiger Amtsleiter in einem Treffen mit der Bürgerinitiative vom 24.11.2015 mitgeteilt, dass er eine Einbahnstraßenregelung negativ bewerten wird, da „sich der Verkehr seinen Weg sucht“ und da diese Regelung andere Viertel oder Bereiche belasten würde. Für uns als Bürgerinitiative ist es durchaus befremdlich, dass sich die Verwaltung in einfache Pauschalen verläuft, nach denen sich der Verkehr seinen Weg suchen würde. Bei etwas tieferer Betrachtung erscheint das Thema durchaus überschaubar, da das Preußische Viertel nicht allzu viele Erschließungsstraßen aufweist, die hierfür heranzuziehen sind. Hierbei möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass es sich bei der Marienallee/ Forststraße um eine Erschließungsstraße der Kategorie IV (= Sammelstraße) handelt.	wird zur Kenntnis genommen	
57	114	Sinnvollerweise ist die Betrachtung einzig auf die Fahrzeuge aus dem Norden kommend, also Stauffenbergallee, zu beschränken, da diese durch die Einbahnstraße beeinflusst werden. Es ergibt sich folgendes Bild: Bewertung - Umorientierung des Verkehrs Fahrzeuge aus dem Süden kommend, welche bis dato von der Stauffenbergallee links in die Marienallee eingefahren sind, würden nun Fall 1: früher aus dem Waldschlösschentunnel rechts ausfahren und den neu installierten U-Turn auf der Bautzner Straße nutzen. Fall 2: an der Kreuzung Stauffenbergallee/Landespräsidium eine Kehrtwende vornehmen und dann das Viertel über die Radeberger Straße umfahren Fall 3: an der Kreuzung Stauffenbergallee/Marienallee geradeaus weiterfahren und dann links in die Hans-Oster-Strasse oder später in die Königsbrücker Straße einbiegen, wobei letztere Variante vorzuziehen ist, da die Hans-Oster-Straße (wohl ganz bewusst?) zu einem Nadelöhr gemacht wurde.	wird zur Kenntnis genommen	
58	114	Fahrzeuge aus dem Norden kommend, welche bis dato von der Stauffenbergallee rechts in die Marienallee eingefahren sind, würden nun Fall 1: vorab bereits die Königsbrücker Straße oder die Hans-Oster-Straße nutzen Fall 2: an der Kreuzung Stauffenbergallee/Marienallee vorbeifahren und die Radeberger Straße nutzen. Fazit: Der Verkehr (außer Anwohner der Marienallee), welcher bis dato von Norden aus der Stauffenbergallee in die Marienallee eingefahren sind, werden nun im Wesentlichen über die Bautzner Straße, Radeberger Straße und Königsbrücker Straße zu den jeweiligen Wohnstraßen geführt. Es ist davon auszugehen, dass das Nadelöhr Hans-Oster-Straße kaum beeinträchtigt wird, da sich dies durch die geringe Fahrbahnbreite regulieren wird. Die Wohnstraßen selbst erfahren keine Veränderung, da sich die Anzahl der Anwohner nicht verändert hat. Die Kernfunktion der Marienallee/Forststraße als Sammelstraße (Erschließungsstraße Kategorie IV) bleibt erhalten, da das Verkehrsaufkommen weiter im Viertel gebündelt und aus dem Viertel gebracht wird (siehe Definition einer Sammelstrasse laut RAST-06).	wird zur Kenntnis genommen	
59	114	Bewertung – Veränderung der Frequentierung in der Marienallee/Forststraße Grundlage der Abschätzung stellen folgende Zahlen dar: Etwa 3.000 Fahrzeuge pro Tag nutzen heute die Marienallee/Forstraße (Quelle: Erfassung des Straßen- & Tiefbauamtes, Erhebung der Bürger-initiative). Laut Erhebung der TU Dresden vom 1. Halbjahr 2015 sind davon etwa 40 % Durchgangsverkehr (beide Richtungen). Laut Erhebung der Bürgerinitiative und Daten des Ortsamtes Dresden (siehe Schreiben von Frau Orosz an den Stadtrat Drews vom 03.12.2014) fahren 2/3 der Fahrzeuge aus dem Norden in das Viertel ein, nur 1/3 kommen aus dem Süden.	wird zur Kenntnis genommen	
60	114	Fazit: Die Frequentierung der Marienallee & Forststraße würde sich von heute 3.000 Fahrzeuge auf 1.000 Fahrzeuge pro Tag reduzieren. Der Durchgangsverkehr durch die Marienallee/Forststraße würde sich auf die Fahrzeuge vom Süden kommend beschränkt werden, somit von heute 1.200 Fahrzeugen Durchgangsverkehr auf 400 Fahrzeuge reduziert werden. Zukünftig würden die Anwohner aus dem Norden kommend über die großen, asphaltierten Straßen zu ihren Wohnstraßen gelangen, d.h. etwa 1.200 Fahrzeuge pro Tag auf die 3 großen Straßen verteilt. Die Wohnstraßen selbst erfahren keine weitere Belastung, da sich die Anzahl der Anwohner nicht verändert hat. Die Arno-Holz-Allee würde um etwa 50-100 Fahrzeuge pro Tag mehr belastet. Die Anwohner der Marienallee und Arno-Holz-Allee müssten zukünftig im Wesentlichen über die Stauffenbergallee und Radeberger Straße zur Neustadt einfahren, wenn denn für diese kurze Distanz ein Kfz benötigt würde. Abschätzung nicht mehr als 50 Fahrzeuge pro Tag.	wird zur Kenntnis genommen	

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
61	114	Zusammenfassend betrachtet ergibt sich eine erhebliche Verbesserung in der Lärmbelastung gerade der Anwohner der Marienallee/Forststraße durch dieses Einbahnstraßenkonzept. Die negative Beeinflussung Dritter erscheint gering, da sich der Verkehr auf große, asphaltierte Straßen und nicht direkt in Wohngebiete umgeleitet wird. Der Durchgangsverkehr wird von 1.200 auf 400 Fahrzeuge reduziert.	wird berücksichtigt	vgl. lfd. Nr. 6
62	114	Ein weiterer Aspekt soll hier abschließend nicht unberücksichtigt werden. Die Erschließung des neuen Wohngebietes „Albertstadt Ost“ mit bis dato etwa 1.500 neuen Wohneinheiten birgt ein weiteres Lärmrisiko für das Preußische Viertel. Das vorgeschlagene Einbahnstraßenkonzept würde den Durchgangsverkehr, verursacht durch die Anwohner und des Versorgungsverkehrs dieses neuen Viertels, völlig unterbinden. Sollte das Einbahnstraßenkonzept negativ beschieden werden, fordern wir konsequenter Weise hiermit Ihre Zusage ein, dass beim Erschließungskonzept der Albertstadt Ost die Einfahrt über die Kreuzung Stauffenbergallee/Marienallee in das Preußische Viertel aus der Marienallee nördlich der Stauffenbergallee unterbunden wird.	wird nicht berücksichtigt	Die künftige Anbindung des geplanten Wohngebietes "Albertstadt Ost" kann nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung geklärt werden. Zudem gründet sich die Lärmkartierung auf das gegenwärtige Verkehrsaufkommen, nicht auf das prognostizierte Aufkommen. Fragestellung wird an die Stadtplanung verwiesen und ggf. im Rahmen der turnusmäßigen Fortschreibung des Lärmaktionsplan wieder aufgegriffen.
63	114	Des weiteren ist dafür Sorge zu tragen, dass beim Ausbau der Königsbrücker Straße eine Linksabbiegespur in die Neustadt eingeplant wird. Man muss kein Experte zu sein, um sich auszumalen, dass bei einer fehlenden Linksabbiegespur stadteinwärts (z. B. in den Bischofsweg) der Verkehr weiterhin und zusätzlich durch unser Wohngebiet fahren wird.	wird zur Kenntnis genommen	
64	114	Letztlich beantragen wir, die Ampelschaltung an der Linksabbiegespur der Stauffenbergallee aus dem Tunnel kommend in die Marienallee unattraktiver zu gestalten. Die Ampelschaltung an der Linksabbiegespur auf der Großenhainer Straße in die Liststraße sei hierfür beispielhaft genannt.	ist bereits berücksichtigt	
65	114	Wie bereits bei der Bürgersprechstunde zum Thema „Lärminderungsplan“ von 105 und 102 angesprochen, fordern wir zusätzliche Parkbereiche im Straßenzug Marienallee/Forststraße, damit die Fahrbahnbreite auf eine Fahrspur verengt wird und somit das Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h erleichtert. Beidseitiges Parken ist in Tempo-30-Zonen im Übrigen gängige Praxis.	wird nicht berücksichtigt	Mit Anordnung der Tempo-30-Zone im Dezember 2015 ist die Rechts-vor-links-Regelung eingeführt. Bevor weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, soll die Wirksamkeit der umgesetzten Tempo-30-Zonen-Regelung bewertet werden. Die vorgeschlagenen weiterführenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung müssen dann ggf. unabhängig von der Lärmaktionsplanung hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit, Umsetzbarkeit und Umsetzungsnotwendigkeit geprüft werden.
66	121	Bezugnehmend auf Ihren Artikel in der Sächsischen Zeitung möchte ich gerne Stellung nehmen zum Thema Lärmbelästigung in der Neustadt. Bereits mit Beginn des Ausbaus der Stauffenbergallee hatten sich viele Bürger aus unserem Wohnviertel stark gemacht für eine Lärmschutzvariante, die unser Wohnviertel schützen sollte. Dieser Antrag wurde bereits damals abgelehnt. Nun ist genau das eingetreten, was damals alle geahnt haben. Die Stauffenbergallee ist zu einer katastrophalen lauten Schnellstraße geworden. Wir wohnen unterhalb der Brücke, hatten mal eine idyllische Ruhe. Davon ist nichts mehr zu merken, es rauscht den ganzen Tag. Nach einer erneuten Anfrage bezüglich Schallschutz hieß es nur, es war ja von Anfang an nicht geplant. Aber hatte von Anfang an jemand mit dieser enormen Belastung gerechnet? Das ist ja noch längst nicht der größte Verkehr. Wenn erst einmal die Stauffenbergallee Richtung Autobahn asphaltiert wird, kommen noch wesentlich mehr Fahrzeuge hinzu.	wird zur Kenntnis genommen	Die im Rahmen des Planverfahrens für den Ausbau der Stauffenbergallee durchgeführte Prüfung, ob die Anrainer, einschließlich der Anwohner im Prißnitzgrund, Anspruch auf Schallschutz nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz haben, fiel negativ aus. Dabei wurde eine Verkehrsbelastung angesetzt, die heute noch nicht erreicht wird. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt sogar deutlich unter dem prognostizierten Wert. Von daher können keine weitergehenden Schallschutzmaßnahmen durchgesetzt werden.
67	121	Es gibt also nicht nur Probleme auf der Marienallee mit den Fahrzeugen, die Schleichwege suchen, sondern die enorme Lärmbelästigung ist ein Thema, was auch viele andere Wohnviertel betrifft um die Stauffenbergallee herum.	wird zur Kenntnis genommen	
68	122	Einwender 122 gab am 04.12.2015 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes die folgenden Hinweise zu Protokoll: 1. Maßnahme M9, Tabelle 5 Die Sebnitzer Straße soll vollständig in die Tempo-20-Zone integriert werden (keine abschnittsweise Aufsplittung, mittlerer Teil auch in T20-Zone).	ist bereits berücksichtigt	vgl. Bild 7, mittlerer Teil derzeit gesperrt für Kraftfahrzeuge (Zeichen 260, StVO)
69	122	2. Maßnahme M17 Der Bau des P+R-Platzes ist nicht erforderlich, da der Bestandsparkplatz am S-Bahn-Haltepunkt Industriegelände gegenwärtig nicht ausgelastet wird. Es soll eine Ausschilderung vorgenommen werden.	wird nicht berücksichtigt	Maßnahme ist im Verkehrsentwicklungsplan 2025plus verankert („Untersuchungsbereich für neue bzw. zu erweiternde P+R-Plätze im Zuge des integrierten Besucherverkehrs- und Pendlerkonzeptes“ mit hoher Priorität)

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
70	123	Leider zu spät erfuh ich heute von der Info-Veranstaltung zum Lärmaktionsplan für die Dresdner Neustadt am 01.12.2015. Da wir in Nähe der Antonstraße wohnen, nehmen wir tagsüber teilweise im Minutenrhythmus, den Straßenbahnverkehr auf der Antonstraße wahr. Dabei ist der durch die Straßenbahnen bei schneller Fahrt verursachte Lärm selbst bei uns auf dem Grundstück so laut, dass eine normale Unterhaltung schwer möglich ist. Der individuelle Fahrzeugverkehr ist wegen des LKW-Fahrverbotes und der geringen Fahrgeschwindigkeiten weniger störend. Ist hier durch den Lärmaktionsplan eine Verbesserung zu erwarten? Eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit der Bahnen auf 30 km/h (entsprechend bei 200 m Straßenlänge max. 9 Sekunden Zeitverlust gegenüber 50 km/h) würde den durch die Bahnen verursachten Lärm erheblich mindern. Als Nebeneffekt würde die Sicherheit der zwischen Einmündung Erna-Berger-Straße und Edeka-Markt die Antonstraße kreuzenden Menschen erhöht. Für die direkt an der Antonstraße wohnenden Menschen würde sich die Lebensqualität erheblich verbessern.	wird nicht berücksichtigt	Der Teilgebiets-Lärmaktionsplan für die Äußere Neustadt sieht hier keine direkte Maßnahme vor. Die Lärmkartierung weist keine Überschreitung der Lärmzielwerte für den Bereich Carolinenstraße aus, zumal die Carolinenstraße außerhalb des Untersuchungsgebietes Teilgebiets-Lärmaktionsplan für die Äußere Neustadt liegt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Antonstraße für Straßenbahn ist kontraproduktiv. Sie ist weder allein für den Straßenbahnverkehr noch gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr straßenverkehrsrechtlich durchsetzbar, zumal die Antonstraße derzeit Bundesstraße ist.
71	124	Die Geschwindigkeit in der Äußeren Neustadt muss dringend reduziert werden und auch regelmäßig überprüft. Es bestehen zwar schon jetzt schon 30km/h-Zonen, aber diese werden in vielen Bereichen nicht eingehalten. Trauriges Beispiel ist hier der Übergang von der Löbnitzstraße/Königsbrücker Straße in die Louisenstraße. Dort fahren die Autos meist schneller als 30 km/h. Hier müsste man das Tempo auf 20 km/h absenken und schon am Beginn der Louisenstraße die Autofahrer mit einem Blitzer auf 20 km/h zwingen. Meist wird erst später abgebremst wenn die beengte Straße ein schnelleres Fahren nicht mehr zulässt.	ist bereits berücksichtigt	vgl. Maßnahmen M1, M2 und M9
72	124	Die Straßen Katharinenstraße, Louisenstraße, Jordanstraße, Förstereistraße, ... müssen dringend saniert werden. Dort gibt es sehr viele Schlaglöcher. Wenn Lieferfahrzeuge und LKWs dort unterwegs sind, wird es richtig laut. Hier kann man den Geräuschpegel durch Flüsterasphalt stark senken. Insbesondere die Louisenstraße als große Querstraße durch die Äußere Neustadt müsste im Bereich Königsbrücker-Görlitzer dringend renoviert werden.	ist bereits berücksichtigt	vgl. Maßnahme M3
73	124	Der Parksuchverkehr insbesondere in den Abendstunden ist extrem in der Neustadt. Das Ergebnis ist, dass sehr viele Autos in eingeschränkten und absoluten Halteverbot stehen. Wenn das Ordnungsamt hier aktiver wäre, würde es zumindest mittelfristig die KFZ-Halter abhalten, mit ihrem Auto in die Neustadt zu fahren.	wird zur Kenntnis genommen	
74	124	Der Lärmpegel wird auch durch weniger Autos sinken. Es muss aber Alternativen geben. Eine davon ist das Fahrrad. Um die Attraktivität des Umstiegs auf das Fahrrad zu steigern, muss die Fahrradinfrastruktur erheblich verbessert werden. Es ist verwunderlich, dass trotz der schlechten Infrastruktur so viele RadfahrerInnen in der Äußeren Neustadt unterwegs sind. Das beginnt bei der Sanierung der Straßen, mehr Einbahnstraßen, mehr Abstellplätze für Fahrräder, etc. Über die Königsbrücker Straße und das Lärmproblem dort werde ich nichts schreiben. Das wäre zu lang :-)	ist bereits berücksichtigt	Die Förderung lärmarmen und umweltschonender Verkehrsmittel ist direkt oder indirekt Bestandteil von einigen Maßnahmen und stadtwweit ein erklärtes Ziel der Landeshauptstadt Dresden (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2025plus).
75	151	Konkrete Vorschläge zur Überarbeitung dieses Teilgebiets-Lärmaktionsplanes für die Äußere Neustadt in Bezug auf den Straßentrakt Marienallee/Forststraße Das Lärmbelastungsgebiet Marienallee/Forststraße im Preußischen Viertel (Radeberger Vorstadt) ist in die Tabelle 3 „Straßenabschnitte mit maximaler Lärmbelastung“ und in die Tabelle 4 „Überschreitung der Zielwerte“ aufzunehmen. Für den Straßentrakt „Marienallee/Forststraße“ ist – entsprechend dem umfangreichen Katalog von Lärminderungsmaßnahmen im Lärmaktionsplan – das Folgende vorzusehen:	wird nicht berücksichtigt	Der Verkehrslärm, der von der Marienallee und der Forststraße ausgeht, wurde nicht kartiert. Die Lärmkartierung erstreckte sich auf Straßen mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke von mehr als 3.000 Kfz pro 24 Stunden. Dieser Wert wurde zum Zeitpunkt der Kartierung nicht erreicht. Auch die letzten verfügbaren Zählungen (2015) bestätigen dies.
76	151	- Beseitigung der Schäden der Straßenoberfläche, Ersatz des Wildpflasters durch eine Asphaltdecke	ist bereits z.T. berücksichtigt	vgl. Maßnahme M3
77	151	- Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw, da nach Messungen ca. 40 % der Pkw die zulässige Geschwindigkeit um mehr als 10 km/h überschreitet.	ist bereits berücksichtigt	vgl. Maßnahme M2
78	151	- Aufhebung des Vorfahrtcharakters durch Rechts-vor-links-Regelung	ist bereits berücksichtigt	Mit Anordnung der Tempo-30-Zone im Oktober 2015 ist die Rechts-vor-links-Regelung eingeführt worden.
79	151	- Reduzierung des Durchgangsverkehrs, insbesondere aus der Stauffenbergallee	ist bereits z.T. berücksichtigt	Mit Anordnung der Tempo-30-Zone im Oktober 2015 wird der Straßenzug für gebietsfremde Durchgangsverkehre unattraktiver. Bevor weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, soll die Wirksamkeit der umgesetzten Tempo-30-Zonen-Regelung bewertet werden. Weiterführende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung müssen dann ggf. unabhängig von der Lärmaktionsplanung hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit, Umsetzbarkeit und Umsetzungsnotwendigkeit geprüft werden.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
80	151	Begründung: Die Kartierung des Straßenverkehrslärms für den durchgangsbelasteten Straßenzug Marienallee/Forststraße wird stark angezweifelt. Die Begründung für diese Annahme ist, dass einerseits die zugrunde gelegte Verkehrsbelastung aus dem Jahre 2013 resultiert und damit nicht der Realität entspricht (Belastung durch Waldschlößchenbrücke und durch die Sanierung der Albertbrücke bleibt unberücksichtigt!) und dass andererseits die Berechnungsgrundlagen zu Ungunsten der Betroffenen gewählt wurden und nicht dem modernen Erkenntnisstand der technischen Akustik entsprechen (siehe in der Anlage die Anmerkungen zu Seite 10 des Lärmaktionsplanes).	wird zur Kenntnis genommen	
81	151	Für die Lärmrichtwerte wurden 65 dB(A) für den Lärmindex LDEN und 55 dB(A) für den Nachtindex LNight zugrunde gelegt; das entspricht den Zielwerten für „die Vermeidung gesundheitlicher Risiken“. Es wird dabei unberücksichtigt gelassen, dass das Umweltbundesamt und die Weltgesundheitsorganisation WHO aus modernen Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung „zur Vermeidung erheblicher Belästigungen“ als Zielwerte der Lärminderung angegeben haben: „55 dB(A) tags beziehungsweise 45 dB(A) nachts (mittleres Ziel)“. Die Differenz zwischen beiden Zielen beträgt 10 dB, das entspricht in etwa einer Halbierung der Lautstärke!	wird zur Kenntnis genommen	vgl. lfd. Nr. 37
82	151	Bei einer Straßenoberfläche mit grobem Pflaster (Wildpflaster) und Schäden an der Straßenoberfläche ist der Lärmzuwachs bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung der Fahrzeuge besonders stark. Die Maximalpegel nehmen deutlich zu; Aufwachreaktionen in der Nacht sind die zwangsläufige Folge. Deshalb muss die zulässige Geschwindigkeit von den Fahrzeugen eingehalten werden. Das erfordert wirksame und ständig zu wiederholende Kontrollen der Fahrgeschwindigkeit.	ist bereits berücksichtigt	vgl. Maßnahme M2
83	151	Unter Berücksichtigung der Fakten, dass - der Straßenzug „Forststraße/Marienallee“ sehr grobe Pflasterung („Wildpflaster“) aufweist, - dass annähernd die Hälfte der Kfz die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h überschreitet (Nachweis durch Messungen) und - dass ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen (Verdopplung!) durch den Neubau der Waldschlößchenbrücke und die Langzeit-Reparatur der Albertbrücke gegeben ist, werden im Bereich der Forststraße/Marienallee die Lärmziele des Umweltbundesamtes und der Weltgesundheitsorganisation für die Vermeidung gesundheitlicher Risiken (insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen) um 4 dB(A) tags und 6 dB(A) nachts überschritten. Für die Vermeidung erheblicher Belästigungen betragen die Grenzwertüberschreitungen sogar 14 dB(A) tags und 16 dB(A) nachts!	wird zur Kenntnis genommen	
84	151	Das Ziel zur Minderung der Lärmbelastung im Bereich der Forststraße / Marienallee muss die Asphaltierung des Straßenzuges Forststraße/Marienallee sein. Damit kann der Lärmpegel mindestens um 7 dB(A), günstigstenfalls bis etwa 10 dB(A) vermindert werden, letzteres bedeutet eine Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke!	ist bereits z.T. berücksichtigt	vgl. Maßnahme M3
85	151	Außer dieser – zugegebenermaßen kostenintensiven – Maßnahme sind die drei weiteren o. g. Maßnahmen reine Maßnahmen der Verkehrsregelung, also (fast) ohne Kosten und sofort durchsetzbar!	wird zur Kenntnis genommen	
86	151	Die Bürgerinitiative „Preußisches Viertel – lärmfrei“ wehrt sich gegen die verkehrsbedingten gesundheitlichen Risiken und die erheblichen Belästigungen durch den Verkehrslärm. Der Wohngebietscharakter dieses Stadtviertels muss durch die o. g. Maßnahmen wieder hergestellt werden, denn die Erhaltung ruhiger Gebiete ist eines der vorrangigen Ziele von Lärmaktionsplänen! Deshalb ist die Feststellung, dass eine „lärmschutzgerechte Stadtplanung von einem Schutz der bestehenden ruhigen Gebiete ausgeht“, sehr zu begrüßen! Wenn man allerdings die Auswirkungen des Verkehrs durch die Waldschlößchenbrücke und die Sanierung der Stauffenbergallee auf das Wohngebiet des Preußischen Viertels betrachtet, dann berücksichtigt die Dresdner Stadtplanung genau diesen löblichen Vorsatz des Erhalts ruhiger Gebiete nicht. Dazu kommt der Verkehrszuwachs durch die jahrelange Sanierung der Albertbrücke und die möglichen Auswirkungen des geplanten neuen Wohngebietes an der Nordseite der Stauffenbergallee auf die Lärmsituation im Preußischen Viertel. Deshalb sind die Lärminderungsvorschläge der Bürgerinitiative „Preußisches Viertel – lärmfrei“ in den Lärmaktionsplan für die Äußere Neustadt mit einzubeziehen.	wird zur Kenntnis genommen	

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
87	152	<p>Überlegungen zum Konflikt zwischen Denkmalschutz und Lärmbelastung durch Grobpfisterung Im Folgenden wird die Frage gestellt, ob die Belange des Denkmalschutzes gegenüber den Belangen des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung Vorrang haben. Im konkreten Fall bezieht sich das auf die Lärmbelastung (Gesundheitsschädigung) der Anlieger des grobgepflasterten Straßenzuges Forststraße/Marienallee durch den Kfz-Verkehr auf diesem Straßenzug und die Ablehnung der Stadt Dresden aus Gründen des Denkmalschutzes, diesen Straßenzug zu asphaltieren.</p> <p>Grundlagen zum Denkmalschutz Der Denkmalschutz verlangt den Schutz und die Pflege von einzelnen Kulturdenkmalen sowie von Gebieten, die als Denkmalschutzgebiete durch Satzung unter Schutz gestellt sind. Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz) 1993 / 2009 Im §1 (1) dieses Gesetzes wird die Aufgabe des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege festgelegt. Im §2 (5) des Gesetzes werden Kulturdenkmale im Sinne dieses Gesetzes definiert: Dazu können gehören (hier zutreffend): a) Bauwerke b) Siedlungen oder Ortsteile, Straßen- oder Platzbilder oder Ortsansichten von besonderer städtebaulicher oder volkskundlicher Bedeutung</p> <p>Schließlich betrifft der §21 (1) die Festlegung von Denkmalschutzgebieten: „Die Gemeinden können (...) Gebiete, insbesondere Straßen-, Platz- oder Ortsbilder, Ortsgrundrisse, Siedlungen, Ortsteile, Gebäudegruppen, Produktionsanlagen, an deren Erhaltung aus geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen, städtebaulichen oder landschaftsgestalterischen Gründen ein besonderes öffentliches Interesse besteht, sowie deren Umgebung, soweit sie für deren Erscheinungsbild bedeutend ist, durch Satzung unter Schutz stellen (Denkmalschutzgebiete).“</p>	wird zur Kenntnis genommen	
88	152	<p>Als Denkmalschutzgebiet ist in Dresden auch der Bereich Radeberger Vorstadt - Preußisches Viertel eingestuft. Im Dresdner Amtsblatt Nr. 2/2000 ist verkündet worden: Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden hat für die Denkmalschutzgebiete (...) „Radeberger Vorstadt – Preußisches Viertel“ am 18. März 1999 Satzungen beschlossen, die mit Veröffentlichungen im Dresdner Amtsblatt Nr. 2/2000 (DSchG Satzung Radeberger Vorstadt – Preußisches Viertel) (...) rechtskräftig sind. Ziel und Aufgabe der Satzungen ist es, das äußere Erscheinungsbild des betreffenden Gebietes zu erhalten und zu pflegen.</p>	wird zur Kenntnis genommen	
89	152	<p>Radeberger Vorstadt - Preußisches Viertel In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist ein weitgehend einheitlicher, maßvoll gestalteter, durchgrünter Stadtteil in offener Bauweise mit hoher Wohnkultur entstanden. Durch das gelungene Zusammenspiel von Bau- und Gartenkunst wird eine repräsentative Wirkung erreicht. (...) Mit der planvollen Einordnung in die Stadtstruktur stellt das Preußische Viertel ein bedeutendes Zeugnis Dresdner Stadtplanung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dar.</p>	wird zur Kenntnis genommen	
90	152	<p>Wesentliche Schutzgegenstände (§ 2) (...) sind: [hier zutreffend] - das vorhandene Erscheinungsbild der Straßen und Plätze einschließlich der Ausstattung und Bepflanzung. Die Genehmigungspflicht für Veränderungen (...) gilt für alle Maßnahmen, bei denen von Veränderungen des geschützten Bildes ausgegangen werden kann, insbesondere: [hier zutreffend] - Neubau und der mit äußeren Veränderungen verbundene Aus- und Umbau von baulichen Anlagen sowie Anbauten, - Abbruch von baulichen Anlagen, - Baumaßnahmen im Zusammenhang mit Veränderungen an stadttechnischen und Verkehrsanlagen. 2</p> <p>Aus dem genannten Gesetz und der Satzung des Amtsblattes wird offensichtlich die Schutzwürdigkeit der Pflasterung von Forststraße und Marienallee abgeleitet. (Man beachte dabei, dass die Einordnung Radeberger Vorstadt - Preußisches Viertel als Denkmalschutzgebiet u. a. mit einem Stadtteil von hoher Wohnkultur begründet wird!). Diese Schutzwürdigkeit steht allerdings in krassem Widerspruch zur Lärmbelastung, die durch den Kfz-Verkehr auf diesem Straßenzug verursacht wird.</p>	wird zur Kenntnis genommen	

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
91	152	<p>Besonderheiten der Pflasterung des Straßenzuges Forststraße/Marienallee: - Auf diesem Straßenzug sind im Verlaufe der Jahrzehnte sehr verschiedenartige Pflastersorten verwendet worden, insbesondere in den unterschiedlichen Bereichen des Straßenzuges, nach Reparaturen sowie nach dem fast vollständigen Entfernen der Straßenbahnschienen. (An der untersten Seite der Forststraße, am gesperrten Übergang in die Bautzner Straße, liegen noch Reste des Straßenbahngleises: „Auch zur Grenadierkaserne, durch das Preußische Viertel, verkehrte nach Kriegsende keine Bahn mehr. Nur ein bis zum Bischofsweg verbliebenes Reststück in der Forststraße diente noch bis zum 11. März 1947 als Endpunkt der Linie 2. Die - größtenteils eingleisige - Trasse läßt sich von der Bautzner Straße bis hinauf zur Marienallee im Straßenpflaster noch recht gut verfolgen.“ http://www.dresden-neustadt.de/archiv/themen/straba_ex/inhalt.htm - Die Pflasterung ist teilweise ein extremes Wildpflaster, gekennzeichnet durch größere Höhenunterschiede der Einzelsteine, große Fugenbreiten, den Katzenbuckelcharakter der Einzelsteine, durch Welligkeiten von Pflasterbereichen, durch abgesackte Bereiche, durch Armaturendeckel und Gullys, durch schadhafte Stellen. Letzten Endes ist diese Pflasterung des Straßenzuges Forststraße / Marienallee durch eine, in Jahrzehnten entstandene, hochgradige „Flickschusterei“ einer gepflasterten Straßendecke gekennzeichnet, die jeder Vorstellung eines schützenswerten, weil historisch überkommenen Straßenbelages widerspricht.</p>	wird zur Kenntnis genommen	
92	152	<p>Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Anwohner: Kopfsteinpflaster erhöht grundsätzlich die Verkehrslärmbelastung der Anlieger. Das lässt sich insbesondere durch Lärmmessungen zeigen, die vor und nach dem Ersatz der Pflasterung durch eine Asphaltbetonschicht durchgeführt worden sind: Untersuchungen des Amtes für Umweltschutz der Hansestadt Rostock (2004) haben ergeben, dass - bei ebenem Pflaster und 30 km/h Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge eine Lärminderung von 6 – 7 dB(A) durch die Asphaltbetondeckschicht erreicht worden ist, - bei unebenem Pflaster und 30 km/h beträgt die Lärminderung 9 – 12 dB(A) durch die Asphaltdeckschicht. Da jedoch von etwa 40% der Fahrzeuge im Straßenzug Forststraße/Marienallee die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h überschritten wird, ist es auch von erheblichem Interesse, wie der Lärmpegel auf einer gepflasterten Straße mit der Fahrgeschwindigkeit der Kfz zunimmt. Nach Angaben des Bundesumweltamtes (Prof. R. Kürer) und nach eigenen Messungen beträgt die Erhöhung der Lärmpegel bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h gegenüber der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h bei Pflasterung etwa (8 – 11) dB(A), bei Asphaltierung dagegen nur bei etwa (3 – 5) dB(A).</p>	wird zur Kenntnis genommen	
93	152	<p>Fazit zum Konflikt zwischen Denkmalschutz und Lärmbelastung durch grobgeplasterte Straßen Denkmalpflege und Denkmalschutz haben die Aufgabe, Kulturdenkmale als Quellen und Zeugnisse menschlicher Geschichte zu schützen und zu erhalten sowie darauf hinzuwirken, dass sie in die städtebauliche und dörfliche Entwicklung sowie in die Raumordnung und Landschaftspflege einbezogen werden. Kulturdenkmäler sind wichtige Sachzeugnisse, deren Bewahrung und Pflege im öffentlichen Interesse liegt, da sie identitätsstiftende Teile unserer von Menschenhand gestalteten und historisch gewachsenen Umwelt sind. Sie sind erlebbare materialisierte Dokumente vergangener Zustände und Epochen. Denkmalschutz kann auch als Bestandteil der Erhaltung von Lebensqualität betrachtet werden. [Quellen: Wikipedia, Denkmalschutzgesetze der Länder u. a.] Speziell für den Freistaat Sachsen: Nach § 2 des „Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (SächsDschG)“ sind Kulturdenkmale „... von Menschen geschaffene Sachen, Sachgesamtheiten, Teile und Spuren von Sachen einschließlich ihrer natürlichen Grundlagen, deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen, städtebaulichen oder landschaftsgestaltenden Bedeutung im öffentlichen Interesse liegt.“</p>	wird zur Kenntnis genommen	

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
94	152	Werden diese Prinzipien des Denkmalschutzes auf das Problem der Grobpfisterung des Straßenzuges Forststraße/Marienallee – der im Denkmalschutzgebiet „Radeberger Vorstadt - Preußisches Viertel“ liegt – angewandt, kann doch wohl nicht ernsthaft behauptet werden, (ich verwende im Folgenden das oben zitierte Vokabular!) - dass es sich bei diesem grobgepflasterten Straßenzug um ein schützenswertes Kulturgut handelt, dessen Bewahrung und Pflege im öffentlichen Interesse liegt, - dass diese grobe Pflasterstraße ein identitätsstiftender Teil unserer von Menschenhand gestalteten und historisch gewachsenen Umwelt ist, - dass diese Straße zu den erlebbaren materialisierte Dokumenten vergangener Zustände und Epochen gehört (wenn man von der DDR-typischen Flickschusterei dieses Straßenzuges absieht).	wird zur Kenntnis genommen	
95	152	Wenn in zahlreichen offiziellen Materialien zum Denkmalschutz formuliert wird, dass der „Denkmalschutz auch als Bestandteil der Erhaltung von Lebensqualität betrachtet werden kann“, dann ist die Einbeziehung der Pflasterung des Straßenzuges Forststraße/Marienallee in das Denkmalschutzgebiet „Radeberger Vorstadt – Preußisches Viertel“ ein Zynismus der besonderen Art. Kulturdenkmale sollen Menschen (der Gegenwart und der Zukunft) historische Einblicke geben, Stolz auf unsere Vorfahren und deren Leistungen hervorbringen; sie sollen „identitätsstiftende Teile unserer von Menschenhand gestalteten und historisch gewachsenen Umwelt sein“. Wenn aber Kulturdenkmale unter den Nutzungsbedingungen der Gegenwart (starker Verkehr) und der seit Jahrzehnten vernachlässigten Sanierung der Straßen unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung haben, wenn damit Belästigungen und Gesundheitsschädigungen der Anlieger verbunden sind, dann ist die Einstufung als Kulturgut sehr in Frage zu stellen. Dann muss in einer humanistischen Gesellschaft die Gesundheit der Menschen den Vorrang haben gegenüber den ansonsten edlen Zügen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege.	wird zur Kenntnis genommen	
96	152	Um die Gesundheitsbeeinträchtigung und Gesundheitsschädigung durch Straßenverkehrslärm zu charakterisieren, wird dazu im Anhang eine Übersicht gegeben. Das Umweltbundesamt und die Weltgesundheitsorganisation WHO haben aus modernen Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung „zur Vermeidung erheblicher Belästigungen“ als Zielwerte der Lärmreduzierung angegeben: „55 dB(A) tags beziehungsweise 45 dB(A) nachts“. Unter Berücksichtigung der Fakten, dass - der Straßenzug „Forststraße/Marienallee“ sehr grobe Pflasterung („Wildpflaster“) aufweist, - dass annähernd die Hälfte der Kfz die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h überschreitet (Nachweis durch Messungen!) und - dass ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen (Verdopplung!) durch den Neubau der Waldschlößchenbrücke und die Langzeit-Reparatur der Albertbrücke gegeben ist, werden im Bereich der Forststraße/Marienallee diese Lärmgrenzwerte des Umweltbundesamtes und der Weltgesundheitsorganisation für erhebliche Belästigungen um 14 dB(A) tags und 16 dB(A) nachts überschritten, für die Vermeidung gesundheitlicher Risiken (insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen) immer noch um 4 dB(A) tags und 6 dB(A) nachts. Deshalb muss das Ziel zur Minderung der Lärmbelastung im Bereich der Forststraße / Marienallee die Asphaltierung des Straßenzuges Forststraße/Marienallee sein. Damit kann der Lärmpegel mindestens um 7 dB(A), günstigstenfalls bis etwa 12 dB(A) vermindert werden, letzteres bedeutet mehr als eine Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke!	wird zur Kenntnis genommen	
97	152	Überlegungen zum Konflikt zwischen Denkmalschutz und Lärmbelastung durch Grobpfisterung (gekürzt) Die Bürgerinitiative „Preußisches Viertel – lärmmfrei“ wehrt sich gegen die verkehrsbedingten gesundheitlichen Risiken und die erheblichen Belästigungen durch den Verkehrslärm. Der Wohngebietscharakter dieses denkmalgeschützten Wohngebietes muss wieder hergestellt werden. Bei allen bisherigen Diskussionen, die zum Lärmschutz im Wohngebiet „Radeberger Vorstadt – Preußisches Viertel“ geführt worden sind, wurde die Pflasterung [gemeint: Asphaltierung] des Straßenzuges Forststraße/Marienallee mit Hinweis darauf abgewiesen, dass dieses Wohngebiet zu einem von der Landeshauptstadt Dresden festgelegten Denkmalschutzgebiet gehört. Die Forderung ist deshalb: - Der gepflasterte, schadhafte und stellenweise geflickte Zustand der Straßenoberfläche des Straßenzuges Forststraße/Marienallee ist aus den Satzungen für das Denkmalschutzgebiet „Radeberger Vorstadt – Preußisches Viertel“ herauszunehmen. - Der Lärmreduzierungsvorschlag für die Asphaltierung des Straßenzuges Forststraße/Marienallee ist in den Lärmaktionsplan für die Äußere Neustadt mit einzubeziehen	ist bereits z.T. berücksichtigt	Maßnahme M3 sieht u. a. den "Austausch von Pflasterbelägen durch Asphaltfahrbahndecken ... unter Beachtung der Belange des Denkmalschutzes" vor. Für Marienallee und Forststraße wird ein (Lärm-)Sanierungsbedarf explizit ausgewiesen. Die Marienallee liegt nicht im Denkmalschutzgebiet Radeberger Vorstadt - Preußisches Viertel, so dass hier keine Restriktionen des Denkmalschutzes bestehen. Die Maßnahmen zur Sanierung der Forststraßen sind unter Beachtung der Lärm- und Denkmalschutzbelange durch den Straßenbausträger zu treffen. Eine Änderung der Satzung über das Denkmalschutzgebietes kann über den Teilgebiets-Lärmaktionsplan nicht erfolgen.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
98	171	Dem Entwurf des Teilgebietslärmaktionsplanes Äußere Neustadt wird durch das Amt 53 zugestimmt. Insbesondere begrüßen wir im Hinblick auf die Verkehrssicherheit die Maßnahmen der Straßenraumgestaltung zur Förderung des Radverkehrs sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie die Einrichtung von Tempo 20-bzw. Tempo 30-Zonen.	wird zur Kenntnis genommen	
99	172	Bezüglich der im o. g. Teilgebiets-Lärmaktionsplan aufgeführten Belange des öffentlichen Personennahverkehrs besteht Widerspruchsfreiheit zum Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe. Es bestehen unsererseits keine Einwände. Die im Plan aufgeführte neue S-Bahn-Station "Bischofsplatz" wird bereits im ersten Quartal 2016 in Betrieb gehen.	wird zur Kenntnis genommen	
100	173	Bei dem postulierten Ziel, den prognostizierten Zunahmen der Verkehrsbelastungen durch die Lärmaktionsplanung entgegenzuwirken, ist stets auf hierdurch entstehende Verlagerungen auf andere Straßen zu achten (Seiten 15/16).	wird zur Kenntnis genommen	
101	173	M1/M2: Geschwindigkeitsreduzierungen im klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz sind kritisch zu bewerten, da hierdurch unerwünschte Verdrängungseffekte ins untergeordnete Nebennetz zu erwarten sind. Diese wirken sich sowohl hinsichtlich Lärmschutz als auch Verkehrssicherheit nachteilig aus.	wird zur Kenntnis genommen	Eine "durchgehende Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Bischofsweg zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße auf 30 km/h" (M1) verursacht keinen Verdrängungseffekt ins untergeordnete Netz, da dieses mindestens der gleichen Restriktion unterworfen ist. Die Maßnahme M2 beinhaltet die regelmäßige Überwachung der straßenverkehrsrechtlich angeordneten Geschwindigkeiten, welche i.d.R. keine Verdrängungseffekte zur Folge hat.
102	173	M3: Der Austausch lärmintensiver Pflasterdecken und schadhafter Fahrbahnbeläge durch lärmmindernde Asphaltbeläge wird unterstützt und gleichzeitig als mit Abstand wirksamste Maßnahme des Lärmschutzes angesehen.	wird zur Kenntnis genommen	
103	173	M4: Die grundsätzliche Sanierung der Tannenstraße wird unterstützt. Allerdings ist der Straßenquerschnitt infolge der in diesem Gebiet erfolgten Wohnbebauung so zu dimensionieren, dass auch Nutzungsansprüche des ruhenden Verkehrs ausreichend Berücksichtigung finden.	wird zur Kenntnis genommen	
104	173	M9: Bereits heute unterliegt nahezu das gesamte Nebennetz des Untersuchungsgebietes verschiedenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen (Tempo-30-Zonen, Tempo-20-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche). Durch eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von Tempo 30 auf Tempo 20 ist keinerlei positiver Effekt auf das Lärmniveau zu erwarten. Im Gegenteil ist durch ein höheres Drehzahlniveau bei dieser Geschwindigkeit eher mit einem Anstieg der Lärmemissionen zu rechnen. Auch ist mit steigendem Kraftstoffverbrauch und damit einhergehend zunehmenden CO2-Emissionen zu rechnen. Zudem wäre ein hoher Aufwand für Neubeschilderung erforderlich. Die geplanten neuen Tempo-20-Zonen werden daher nicht befürwortet. Weiterhin siehe zu M1/M2.	wird zur Kenntnis genommen	Die Ausweitung der Verkehrsberuhigung entspricht dem vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossenen verkehrlichen Rahmenplan für das Kerngebiet der Äußeren Neustadt. Es kann gezeigt werden, dass sich auch beim Übergang von 30 km/h auf 20 km/h eine Lärmreduzierung einstellt (vgl. Ammann u. a.; Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärmschutzmaßnahme; Lärmbekämpfung (2016) S. 43-49).
105	173	M10: Die geplante Erhöhung des MIV-Widerstands durch kürzere MIV-Freigabezeiten birgt die Gefahr von Emissionssteigerungen (Lärm und Luftschadstoffe) durch Stauerscheinungen, wenn der MIV-Widerstand auf der Alternativstrecke (Bautzner Straße, sanierte Königsbrücker Straße) nicht deutlich niedriger ausfällt. Insofern kann sich diese Maßnahme als kontraproduktiv erweisen.	wird zur Kenntnis genommen	
106	173	M11: Durch die geplanten Baumaßnahmen in der Königsbrücker Straße und der Bautzner Straße sind neue Signalprogramme zu entwickeln. Eine Progressionsgeschwindigkeit < 50 km/h wird nicht befürwortet. Nur durch leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen wird das Nebennetz wirksam von Durchgangsverkehr entlastet.	wird zur Kenntnis genommen	
107	173	M14/M20: Die geplanten Tor-/Eingangssituationen an Knotenpunkten müssen den Anforderungen an die Leichtigkeit des Verkehrs und an die Verkehrssicherheit umfassend Rechnung tragen.	wird zur Kenntnis genommen	
108	173	Die Maßnahmen M1 und M9 erscheinen in ihrem Lärminderungspotential überschätzt, da die verkehrsrechtliche Reduktion zul. Höchstgeschwindigkeiten nichts über die realen Fahrgeschwindigkeiten und die damit einhergehende Lärmsituation aussagt.	wird zur Kenntnis genommen	Die überwiegende Mehrheit der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt zumindest den Verwarngeldbereich. Da dieser mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinkt, sinken auch die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten.
109	173	Die Vorrangregelung Rechts-vor Links für den Bischofsweg lässt aufgrund der damit einhergehenden steigenden Zahl von Halten von Fahrzeugen (Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge) kein Lärminderungspotential erkennen. Dem Ziel der Verstärkung des Verkehrs wird damit entgegengewirkt. Wir bitten um Berücksichtigung der dargelegten Positionen im weiteren Planungsprozess.	wird nicht berücksichtigt	Maßnahme trägt zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und somit zur Lärmreduzierung bei. Außerdem dient sie dazu, der prognostizierten Zunahme der Verkehrsstärke entgegenzuwirken.
110	174	zu Punkt 3.1.2: Die Maßnahme zur regelmäßigen Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im gesamten Untersuchungsgebiet durch ortsfeste und mobile Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte ist in den nunmehr vorliegenden Entwurf des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes Äußere Neustadt vom 15. Juni 2015 wieder aufgenommen worden, obgleich eine analog zu betrachtende Maßnahme aus einem früheren Entwurf (damals unter Maßnahme 3 aufgeführt) aufgrund unserer Argumentation gestrichen wurde (Schreiben vom 16. Mai 2011 - Anlage).	wird berücksichtigt	Die Feststellung "dabei können sowohl ortsfeste als auch mobile Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte zum Einsatz kommen" wird gestrichen.

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
110.2	174	Mit Schreiben vom 21. Oktober 2014, Masterplan Lärminderung 2014 (Entwurf) - Maßnahme 6 "Verdichten von Geschwindigkeitskontrollen" (Anlage) wird mitgeteilt, dass die bis dato erstrittene Position rückgängig und die Forderungen nach Geschwindigkeitsmessungen wieder aufgemacht wurde.	wird zur Kenntnis genommen	Die Änderung basiert auf einer Entscheidung der Oberbürgermeisterin. Der Masterplan Lärminderung 2014 wurde am 04.01.2016 mit Maßnahme 6 beschlossen.
111	174	Folgende Argumente gegen die regelmäßige Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Strategie für Lärminderung im gesamten Untersuchungsgebiet bestehen unvermindert fort: - Messstandorte sind an bestimmte Voraussetzungen vor Ort gebunden. Schmale Gehwege, starke Beparkung und der Fahrbahnzustand stehen in großen Teilen der Äußeren Neustadt der Strategie, Kontrollen im gesamten Gebiet durchführen zu wollen, entgegen. - Sowohl mobile als auch stationäre Messungen sind mit erheblichen Kosten für die materiellen und personellen Voraussetzungen verbunden, für die Messungen selbst und für die daraus folgende Bearbeitung der Messergebnisse einschließlich dem Betreiben entsprechender Ordnungswidrigkeitenverfahren (Schreiben 30. Oktober 2014 - Anlage). Diese Maßnahme kann unsererseits nicht realisiert werden. Der Schwerpunkt bei der Errichtung stationärer Anlagen liegt bei der Gewährleistung der Schulwegsicherheit, im Umfeld von sonstigen Kindereinrichtungen, Altenheimen, Pflegeheimen und vereinzelt auch bei Unfallschwerpunkten. Die im oben genannten Entwurf unter Punkt 3.1.2 verankerte Maßnahme M2 zur regelmäßigen Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im gesamten Gebiet der Äußeren Neustadt können wir daher nicht umsetzen.	wird z.T. berücksichtigt	An die Stelle einer Überwachung im gesamten Untersuchungsgebiet tritt die Überwachung an Orten mit Lärmkonflikten. Dabei sind Straßen mit ausgewiesenen Überschreitungen der Lärmzielwerte (vgl. Abbildungen 16 und 17) und die Hinweise des Ortsamtes Neustadt zu berücksichtigen, um auch neue Konflikte in den Blick zu bekommen. Durch die Flexibilisierung der Standorte wird die Vollzugsbehörde in die Lage versetzt den technischen und rechtlichen Anforderung gerecht zu werden. In Anlage 3, Spalte „Zuständigkeit“ wird neben der Polizei nun wieder das Ordnungsamt ergänzt.
112	175	Das Ziel der Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf den Hauptstraßen im Untersuchungsgebiet begrüßen wir außerordentlich, sind diese doch auch von Linien des Öffentlichen Personennahverkehrs belegt. Weniger Straßenverkehr bedeutet dabei auch geringere Behinderungen des ÖPNV und eine Steigerung der Attraktivität von Bus und Bahn.	wird zur Kenntnis genommen	
113	175	M6: Die barrierefreie und attraktive Gestaltung von Straßenbahnhaltestellen ist Grundsatz jeder Ausbauplanung. Die Haltestellen Bischofsweg und Louisenstraße werden mit dem vorgesehenen Komplexausbau der Königsbrücker Straße entsprechend umgestaltet, die Haltestelle Alaunplatz ist im Bestand bereits modernisiert. Demzufolge liegt nur noch für die Haltestelle "Görliitzer Straße" keine Planung vor, die aus unserer Sicht nur im Kontext mit einer Umgestaltung der Rothenburger Straße gesehen werden kann. Letztgenanntes wiederum hat in Abhängigkeit der Straßenraumgestaltung Einfluss auf die Wirksamkeit der Maßnahme.	wird zur Kenntnis genommen	
114	175	M11: Im Rahmen einer netzweiten Anwendung von Komponenten des EFRE-Projekts "LSA-Optimierung im Zuge der Nord-Süd-Verbindung" haben wir ohnehin vor, mit Realisierung der Komplexbaumaßnahmen Königsbrücker Straße auch hier bedarfsgerechte Lichtsignalsteuerungen vorzusehen.	wird zur Kenntnis genommen	
115	175	M14: Ohne Kenntnis der konkreten Planunterlagen fällt es uns schwer, die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Torsituation am Knotenpunkt Rothenburger/Bautzner Straße zu bewerten. Hier ist bei der Gestaltung zu beachten, dass bei einem perspektivischen barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelle in der Hoyerswerdaer Straße nur die Bauform Haltestellenkap einordenbar ist. Damit verkehrt der Kfz-Verkehr in der Knotenzufahrt nicht mehr neben, sondern auf dem Straßenbahngleis und bei Haltestelleneinfahrt einer Straßenbahn sollte mittels verkehrstechnischer Eingriffe das Räumen des Haltestellenbereiches gewährleistet werden.	wird zur Kenntnis genommen	
116	176	176 stimmt bei Ergänzung des nachfolgenden Punktes dem Entwurf zu. In der Maßnahmebeschreibung M20 ist beim Thema Schaffung einer Eingangssituation auf dem Bischofsweg als Voraussetzung die "Zielorientierung in Abstimmung mit der Parknutzung in diesem Bereich" gemäß der Stellungnahme des ASA beschrieben. Bitte verwenden Sie das Wort Alaunparknutzung, statt Parknutzung. Bitte ergänzen Sie in der Maßnahmebeschreibung M20 und M22 die Formulierung, dass das als Alaunpark bekannte Areal grundsätzlich für eine Parkplatznutzung nicht zur Verfügung steht. Damit werden Missverständnisse ausgeschlossen.	wird berücksichtigt	

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
117	177	177 ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEWVG) berühren. Wie in Ihren Unterlagen dargestellt, befinden sich im Verfahrensgebiet Eisenbahnbetriebsanlagen. Diese sind bzw. gelten als planfestgestellt im Sinne des § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und genießen daher öffentlich-rechtlichen Bestandsschutz und stehen unter dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt. Es ist vorsorglich darauf hinzuweisen, dass nach gegenwärtig bestehender Rechtslage bei Bestandsstrecken von dem Betreiber dieser Eisenbahninfrastruktur, keine Nachrüstung von Lärmschutzmaßnahmen gefordert werden kann (vgl. § 1 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung). Insoweit wird auch auf § 50 BImSchG verwiesen. Ansprüche auf Schutzvorkehrungen gegen Eisenbahnverkehrslärm gegen den Eisenbahninfrastrukturbetreiber bestehen jedoch nur im Rahmen der bereits angeführten 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung.	wird zur Kenntnis genommen	
118	178	Die dem Aktionsplan zugrunde gelegte Datenbasis (Punkt 2.1.2) reicht zurück bis in das Jahr 2006 (Kordonerhebung zur Ermittlung des Durchgangsverkehrsaufkommens). Weitere Daten stammen aus den Jahren 2011 (Verkehrsmengenkarte) Lärmkartierung 2007 (Betroffenen-Index) und 2012 (ergänzende Verkehrszählungen). Damit wird die Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke im Jahr 2013 in keiner Weise berücksichtigt. Die Inbetriebnahme dieser neuen, sehr leistungsfähigen Verkehrsachse mit ihren verschiedenen Anbindungen an die Äußere Neustadt hat zu erheblichen Verkehrsverlagerungseffekten im Untersuchungsgebiet sowie in dessen unmittelbarem Umfeld geführt. Diese wurden im vorliegenden Entwurf weder qualitativ betrachtet noch anderweitig berücksichtigt. Eine Aktualisierung der Verkehrsdaten und die Berücksichtigung des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke ist erforderlich.	wird nicht berücksichtigt	Es ist richtig, dass die Lärmkartierung 2012 die Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke noch nicht berücksichtigt. Eine aktuellere Lärmkartierung liegt für die Landeshauptstadt Dresden nicht vor.
119	178	Die im vorliegenden Lärmaktionsplan enthaltenen Verkehrsregelungsvorschläge und Verkehrsregelungsdarstellungen, wie unter Ziffer 1.3 (Rechtlicher Rahmen) zutreffend verankert, bedürfen einer Prüfung im Einzelfall nach straßenverkehrsrechtlichen Maßstäben und Vorschriften (StVO, VwV-StVO, RLS-90, einschlägige Rechtssprechung, usw.). Eine unmittelbare Regelungsverpflichtung für die Straßenverkehrsbehörde ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan nicht. Vor diesem Hintergrund kann unter Verweis auf § 45 Abs. 9 StVO und die derzeit nicht anzutreffende Überschreitung der Richtwerte nach RLS-90 beispielsweise den Maßnahmen M1 (Herabsetzung der Geschwindigkeit auf dem Bischofsweg zwischen Görlitzer Straße und Königsbrücker Straße auf 30 km/h und M9 (flächendeckende Wandlung bestehender Tempo-30-Zonen in Tempo-20-Zonen) eine reelle Aussicht auf Umsetzung gegenwärtig nicht eingeräumt werden.	wird zur Kenntnis genommen	Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV können sich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auch aus Lärmaktionsplänen ergeben, wobei sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der StVO und diesen Richtlinien ergeben (vgl. 1.4). Eine Anordnung kommt insbesondere, aber nicht ausschließlich in Betracht, wenn die Richtwerte überschritten werden (vgl. 2.1). Die Richtwerte entsprechen den Auslösewerten für die Lärmsanierung (Fußn.9). Es ist zu berücksichtigen, dass diese im Jahr 2010 durch das BMVBS um 3 Dezibel gesenkt wurden. Für die Einrichtung der Tempo-20-Zonen sind § 45 Abs. 1c und 1d StVO einschlägig, so dass eine Umsetzung möglich bleibt.
120	178	Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind unter den Vorbehalt finanzieller Mittel zu setzen und dementsprechend terminisierbar.	ist bereits berücksichtigt	vgl. Abschnitt 1.3 des Teilgebiets-Lärmaktionsplanes (S. 10)
121	178	Pkt. 2.1.3, S. 17 erster Absatz: Schreibfehler ... Alaunstraße) erfolgreich umgesetzt worden Die Bautzner Straße wurde im Sommer 2013 <u>ab</u> dem Knotenpunkt	wird berücksichtigt	
122	178	M3: Die Marienallee und die Forststraße sind zwar Pflasterstraßen, aber in einem Zustand, der bauliche Maßnahmen nicht dringend erfordert (Zustandsklasse M - mittelfristiger Erhaltungsbedarf). Nach Einschätzung der zuständigen Inspektion im Jahr 2015 liegt das Pflaster gut und die Entwässerung funktioniert. Insofern ist die Einschätzung lt. Abbildung 05 für die Marienallee "schadhafte Fahrbahn" zu hinterfragen.	wird berücksichtigt	Die Erfassung der Straßenzustände und die Ableitung eines Sanierungsbedarfs obliegt dem Straßen- und Tiefbauamt. Aufgrund der subjektiven Einschätzung Dritter und der Veränderungen der Zustände innerhalb eines vergleichsweise kurzen Zeitraumes wird auf die Dokumentation der Straßenzustände im Lärmaktionsplan künftig verzichtet.
123	178	Das Denkmalschutzamt wurde schriftlich um Stellungnahme gebeten (Anlage). Es besteht darauf, dass Pflaster im Sinne des "Denkmals" bleibt. Aus denkmalfachlicher Sicht ist der Schutzstatus des historischen Pflasters weiterhin gerechtfertigt, da es auch mit seinen Veränderungen ein Zeugnis historischer Stadtgestaltung ist. Eine Aufhebung des Denkmalstatus ist denkmalfachlich nicht begründbar. Im Denkmalschutzgebiet liegt allerdings nur die Forststraße, nicht die Marienallee. Gleichwohl besteht für die Marienallee kein Sanierungsbedarf aus baulicher Sicht.	wird zur Kenntnis genommen	
124	178	Die Angaben über schadhafte Fahrbahnen der Abbildung 05 stimmen nicht mit den Aussagen auf Seite 26 zu notwendigen Sanierungen überein. Den Sanierungsbedarf bewertet das Straßen- und Tiefbauamt anders (Angaben im CARDO).	wird berücksichtigt	vgl. lf. Nr. 122

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
125	178	Der Einsatz lärmtechnisch optimierter Asphaltdecken ist nur effektiv auf Strecken ohne häufige Querungen und Einmündungen (ungünstig für Nordstraße). Der zusätzliche Gewinn an Lärminderung durch den Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt bei Tempo 30 ist nachzuweisen.	wird zur Kenntnis genommen	Die lärmindernde Wirkung niedrigerer Geschwindigkeiten kann durch einen lärmarmen Belag noch gesteigert werden. (vgl. Ammann u. a.; Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärmschutzmaßnahme; Lärmbekämpfung (2016) S. 43-49).
126	178	M9, Seite 31, erster Anstrich: Die Aufnahme der Tannenstraße, Hans-Oster-Straße usw. in die bestehende Tempo-30-Zone ist bereits im Jahr 2012 erfolgt. Damit ist die Maßnahme umgesetzt.	wird berücksichtigt	
127	178	M10: Die Maßnahme ist bereits umgesetzt. Nach Realisierung des Verkehrsbauvorhabens Königsbrücker Straße erfolgt eine erneute Überprüfung.	wird zur Kenntnis genommen	Damit bleibt die Maßnahme M10 weiterhin aktuell.
128	178	M14: Die Torsituation ist bereits jetzt durch parkende Fahrzeuge gegeben. Durch den Parkdruck im Wohngebiet ist davon auszugehen, dass sich diese Situation nicht ändern wird.	wird zur Kenntnis genommen	
129	178	M20: Die vorhandene Knotengeometrie setzt bauliche Veränderungen sehr enge Grenzen (Schleppkurvenprüfung).	wird zur Kenntnis genommen	
130	178	Abb.22: Abstufung Bischofsweg ---> (im Kästchen) Realisierungszeitpunkt aktualisieren Die Abstufung einzelner Straßen/Straßenzüge hat für die reale Verkehrsbelegung und somit die Lärmbelastung keine signifikante Relevanz. Die Umsetzung diverser Maßnahmen mit verkehrsrechtlichem Bezug hängt davon ab, ob diese rechtskonform sind. Entscheidungsgrundlage ist ausschließlich die StVO. Diese kann nicht von einem Lärmaktionsplan ausgehebelt werden.	wird berücksichtigt	
131	179	Maßnahmen, die die Bundesstraßen B 6 und B 97 beschränken, sind nicht vorgesehen.	wird zur Kenntnis genommen	
132	179	Der Lärmaktionsplan enthält die Einzelmaßnahme: Ausdehnung der Verkehrsberuhigung im gesamten Untersuchungsgebiet durch Tempo-20/ Tempo-30-Zonen (Maßnahme M9). Gegen die Ausweisung von Tempo-20-Zonen bestehen von Seiten des LAS uV Bedenken. Nach Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, lfd. Nr. 50 (Erläuterung zu Zeichen 274.1) sind Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h nur in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen möglich. Bei den von der Stadt Dresden vorgesehenen Straßen für Tempo-20-Zonen handelt es sich nicht um solche Geschäftsbereiche. Die Ausweisung von Tempo-30-Zonen ist zur Erreichung des Ziels der Verkehrsberuhigung und Lärmentlastung völlig ausreichend. Das für diese Maßnahme benannte Ziel "die Aufenthaltsqualität zu erhöhen" gehört allenfalls in ein städtebauliches Entwicklungskonzept.	wird zur Kenntnis genommen	vgl. lfd. Nr. 104
133	179	Der Teilgebiets-Lärmaktionsplan sieht mit der Maßnahme 18 die Abstufung der Bautzner Straße zur Staatsstraße und des Bischofsweges / der Stolpener Straße zur Sammelstraße vor. Die Maßnahme M 18 stimmt mit dem Netzkonzept des Freistaates Sachsen (VVU Untersuchung, PTV-Entwurf Oktober 2013) grundsätzlich überein; auch mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025plus der Landeshauptstadt Dresden gibt es weitgehende Übereinstimmung (Umlegung der B 6 ab Waldschlösschenbrücke (WSB) über die Stauffenbergallee (und Radeburger Straße zur A 4)). Folgende Abweichungen sind festzustellen: - Abstufung Bischofsweg/Stolpener Straße zwischen Königsbrücker Straße und Bautzner Straße zur Sammelstraße, lt. VEP 2025plus: Hauptsammelstraße. - Abstufung Bautzner Straße zwischen Antonstraße und WSB zur Staatsstraße, lt. VEP 2025plus im Abschnitt zwischen Radeberger Straße und WSB Hauptsammelstraße, dafür Aufstufung der Radeberger/Charlottenstraße bis Fischhausstraße zur Staatsstraße.	wird berücksichtigt	Die Angaben zu den künftigen Straßenkategorien der Bautzner Straße wurden korrigiert. Die Abstufung des Bischofsweges und der Stolpener Straße ist nicht mehr vorgesehen, da der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus diesen Straßen gegenwärtig und künftig die Kategorie "Hauptsammelstraße" zuweist.
134	179	Mit der geplanten Verlegung der Haltestelle am Diakonissenkrankenhaus hinter den Knotenpunkt Radeberger / Bautzner Straße in stadtwärtige Richtung wird jedoch die bisher im Rotschatten einigermaßen funktionierende Übereckbeziehung Radeberger Str. /Bautzner Str. durch Straßenbahn, Fahrgastwechsel und wartende Kfz sehr beeinträchtigt und damit auch die geplante Staatsstraßenfunktion der Radeberger Straße. Eine Auswirkung hinsichtlich einer Lärminderung ist ebenfalls nicht ersichtlich. Hier sollte zwischen Stadtplanungsamt, Straßen-und Tiefbauamt, DVB und Umweltamt eine Abstimmung erfolgen.	wird zur Kenntnis genommen	Die Abstimmung läuft im Rahmen des Planverfahrens, das weit fortgeschritten ist.
135	179	Bezüglich der Maßnahme M 25 - Förderung der Elektromobilität in der Äußeren Neustadt - weisen wir darauf hin, dass eine Lärminderung durch den Einsatz von E Mobilien nicht erreicht wird (bereits bei 30 km/h überwiegt das Rollgeräusch).	wird nicht berücksichtigt	Elektromobilität ist mehr als E-Kfz. Eine erhöhte Radnutzung (E-Bikes) kann zur Lärminderung beitragen.
136	179	zu Maßnahmen M12/M13 - Verwendung/Einbau von schalloptimierten Gleisbauformen durch die DVB: Die Förderfähigkeit lärmoptimierter Gleisoberbauformen resultierend aus Anforderungen des Lärmaktionsplanes ist zu prüfen.	wird zur Kenntnis genommen	

lfd. Nr.	Index	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung
137	179	zu Maßnahme M17 - Errichtung P&R Platz Heller/Industriegelände Auch wenn diese Maßnahme außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt könnte in Anlehnung an die Maßnahme M6 die nutzerfreundliche Ausrüstung der betroffenen Haltestellen geprüft werden, um durch etwaige Verbesserungen (dynamische Fahrgastinformation, Sitzgelegenheiten, Fahrgastunterstand, Barrierefreiheit) die Attraktivität des ÖPNV und damit die Akzeptanz des P&R-Konzeptes zu erhöhen.	wird berücksichtigt	
138	179	zu Maßnahme M21 - Anlage einer barrierefreien Haltestelle "Görlitzer Straße": Die Bezeichnung "Anlage einer barrierefreien Haltestelle Görlitzer Straße" führt zu Missverständnissen. Es ist nicht eindeutig erkennbar, ob es sich um die Anlage einer neuen Haltestelle oder den Ausbau einer bestehenden Haltestelle handelt. Da die Haltestelle "Görlitzer Straße" bereits existiert sollte die Bezeichnung der Maßnahme M21 "barrierefreier Ausbau der Haltestelle Görlitzer Straße" lauten.	wird berücksichtigt	