



Stadt Radebeul

Lärmaktionsplan 2024

**Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2018
nach EU-Umgebungslärmrichtlinie**



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Lärmaktionsplan 2024
Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2018 für die Stadt Radebeul

Auftraggeber: Stadt Radebeul
Pestalozzistraße 6, 01445 Radebeul

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

Bearbeitungsstand: 08.05.2024

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen der Lärmaktionsplanung	1
1.1	Einleitung und rechtliche Grundlagen.....	1
1.2	Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung	1
1.3	Ablauf und Aufgaben der Lärmaktionsplanung	4
2.	Lärmsituation in Radebeul.....	5
2.1	Verkehrsinfrastruktur der Stadt Radebeul	5
2.2	Umfang der Lärmkartierung.....	6
2.3	Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung.....	8
2.4	Umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung.....	12
3.	Maßnahmenkonzept des LAP 2024.....	15
3.1	Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung.....	15
3.2	Geschwindigkeitskonzepte/ Verkehrsberuhigung	16
3.3	Verkehrsverlagerung	17
3.4	Erhalt Infrastrukturen	18
3.5	Einsatz von Rasengleis bei der Straßenbahn	19
3.6	Lärmsanierungsprogramm an Staatsstraßen.....	19
3.7	Ruhige Gebiete.....	20
3.8	Systematisierung der Erhebung verkehrlicher Grundlagendaten	23
3.9	Förderung Umweltverbund	23
3.10	Prüfung Lärmbelastung und Maßnahmen zur Lärminderung im Zuge der BAB A 4	25
3.11	Maßnahmen an Eisenbahnstrecken.....	26
3.12	Weitere Ansätze der Lärminderung.....	26

Abbildungs- und Anlagenverzeichnis

Abbildung 1	Übersichtskarte und Verkehrsmengen der kartierten Straßen
Abbildung 2	Lärminde x Straßenverkehr L_{DEN}
Abbildung 3	Lärminde x Straßenverkehr L_{NIGHT}
Abbildung 4	Lärmkennziffer Straßenverkehr und Lärmschwerpunkte (L_{NIGHT})
Abbildung 5	Ruhige Gebiete
Anlage 1	Tabelle der Stellungnahmen der Beteiligung

1. Grundlagen der Lärmaktionsplanung

1.1 Einleitung und rechtliche Grundlagen

Verkehrslärm kann das Wohlbefinden und die Lebensqualität in hohem Maße beeinträchtigen. Die Auswirkungen von Schienen-, Luft-, aber insbesondere Straßenverkehr sind bis hin zur Gesundheitsgefährdung messbar. Aus diesem Grund wurde bereits 2002 die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) aufgestellt. Ziel ist die Reduzierung bzw. Vermeidung von Umgebungslärm und der durch ihn hervorgerufenen Schäden, sowie der Schutz und Erhalt von Gebieten mit (relativ) geringen Lärmimmissionen (ruhige Gebiete).

Die mit der Richtlinie einhergehende Verpflichtung der EU-Mitgliedstaaten zur Lärmaktionsplanung wurde in Deutschland im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, §§ 47a-f) sowie in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) verankert.

Seit 2007/2008 erfolgen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in einem fünfjährigen Turnus. In 2022 wurden deutschlandweit erneut Verkehrswege aller Verkehrsträger mit hohen Belastungen kartiert und somit die Basis für die anstehende Lärmaktionsplanung in der nunmehr 4. Runde gelegt. Für die Kartierung von Straßen ist dabei die zuständige Behörde des Landes – in Sachsen das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) – zuständig, während Schienenwege in Bundesbesitz (EdB) durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) kartiert werden.

Die Stadt Radebeul steht 2023/ 2024 erneut vor der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (LAP). Der im Jahr 2018 erstellte Lärmaktionsplan für die Stadt erstellte Lärmaktionsplan ist zu evaluieren und die Lärmsituation in der Stadt sowie kommunale Handlungsspielräume erneut zu bewerten. Bis zum 18. Juli 2024 ist nach Vorgabe der EU die Lärmaktionsplanung abzuschließen (einschließlich der erforderlichen kommunalpolitischen Beschlussfassung) und eine Kurzfassung der EU-Kommission zu übermitteln.

1.2 Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung

Um die Lärmbelastung einer Kommune zu ermitteln, wird die Höhe der Geräuschbelastung durch den Straßenverkehr entlang kartierter Straßen für den Straßenverkehr berechnet und in entsprechenden Lärmkarten dargestellt. Weiterhin wird die Anzahl der Einwohner ermittelt, die in den jeweiligen Pegelbereichen als Lärmbetroffene gelten. Als Schwellenwerte zur Kartierungspflicht gelten für Hauptverkehrsstraßen Verkehrsmengen von 3 Mio. Kfz pro Jahr (entspricht in etwa 8.200 Kfz/Tag im durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV)).

Wie bereits erwähnt, geht aus der Lärmkartierung die Höhe der Geräuschbelastung hervor. Die Einteilung der Belastung erfolgt in Pegelklassen, welche jeweils 5 dB(A) (Dezibel mit Frequenzfilter A, als gemittelter Dauerschallpegel) umfassen. Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgt seit der Lärmkartierung 2022 gemäß der Berechnungsvorschrift BUB¹. Berechnet werden zwei maßgebliche Lärmindizes. Der Lärmpegel L_{DEN} bildet den Ganztagesmittelwert ab (DEN steht als Abkürzung für **Day – Evening – Night**). L_{Night} beinhaltet den für den Nachtschlaf besonders sensiblen Zeitraum von 22 bis 6 Uhr. Der Frequenzfilter A dient der Anpassung an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs.

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung werden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten, sondern lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“² abgestellt. Eine Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Bedeutung für den menschlichen Organismus kann jedoch anhand verschiedener Quellen vorgenommen werden. So legen das LfULG³ und auch der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU)⁴ Schwellenwerte bezogen auf die gesundheitlichen Auswirkungen fest, welche auch für die Bewertung der Situation im Rahmen der vorliegende Lärmaktionsplanung herangezogen werden. Die folgende Tabelle stellt die Pegel entsprechend dar.

Umwelthandlungsziel	L_{DEN}	L_{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen (LfULG, SRU)	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen (SRU)	55 dB(A)	45 dB(A)

Tabelle 1: Auslöseschwellen für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Es gibt jedoch auch Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen mit strenger definierten Auslöseschwellen, so unter anderem von der WHO und dem Umweltbundesamt. Vor dem Hintergrund der kommunalen Handlungsspielräume ist die kurz- bzw. mittelfristige Einhaltung bzw. Unterschreitung dieser Zielpegel jedoch als kaum realisierbar einzuschätzen. Die Erreichung der genannten Zielstellung gemäß WHO/Umweltbundesamt erfordert vielmehr ein Zusammenspiel mehrerer lärmindernder Faktoren, die über die kommunale Entscheidungsebene und den LAP-Turnus von fünf Jahren deutlich hinausgehen. So kann beispielsweise der Einsatz lärmindernder Kfz-Reifen nur vom Gesetzgeber festgeschrieben werden, um deren flächendeckenden Effekt zu fördern. Auch weitere Maßnahmen, wie der Einsatz besonders lärmindernder Fahrbahnbeläge über die derzeit bereits bestehenden Möglichkeiten hinaus, sind langfristiger Art und durch die Gemeinden und Städte im Regelfall nicht zu beeinflussen. Aus diesen Gründen werden für die kurz- bis mittelfristig angesiedelte Lärmaktionsplanung, insbesondere von kleineren Städten und Gemeinden, die Schwellenwerte gemäß der vorangegangenen Tabelle angesetzt, die den kurzfristigen Abbau hoher Pegelspitzen zum Ziel haben.

¹ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen, gem. Bundesanzeiger 07.09.2021

² BImSchG, § 47d (1)

³ Hinweise für die Strategische Lärmkartierung, Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Stand 02/2023

⁴ Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr, Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005

Die Berechnungsmethoden sehen vor, dass die Immissionspegel an Gebäudefassaden in einer Höhe von 4 Metern über dem Erdboden ermittelt werden. Somit können sich die anliegenden Schallpegel vor allem bei mehrgeschossigen Wohngebäuden in den jeweiligen Etagen durchaus unterscheiden, was in den Lärmkarten jedoch nicht ersichtlich ist. Weiterhin ist zu beachten, dass lediglich Außenpegel berechnet werden. Somit findet passiver Lärmschutz (z.B. Schallschutzfenster) in der Lärmkartierung keine Beachtung.

Der dargestellte durchschnittliche Dauerschallpegel bezieht jahres- als auch tageszeitliche Schwankungen von Verkehrsmengen, Wetterlagen, etc. bereits mit ein. Einzelereignisse oder Maximalwerte können nicht gesondert betrachtet werden. Somit können auch punktuelle Messungen nicht zur Verifizierung der Lärmkartierung herangezogen werden.

Die Berechnungen der Schallpegel erfolgen seit 2022 europaweit einheitlich in einem dreidimensionalen Modell, in welchem zahlreiche Einflussfaktoren berücksichtigt sind, wie bspw.:

Verkehrliche Faktoren:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) <ul style="list-style-type: none">- unterschieden in 4 Fahrzeugklassen (leichte Kfz bis 3,5 t, mittelschwere Kfz, schwere Kfz, Kräder)- unterschieden nach tags 6-18 Uhr, abends 18-22 Uhr, nachts 22-6 Uhr) zulässige Höchstgeschwindigkeit
Bauliche/topografische Faktoren:	Fahrbahnbelag Fahrbahnlängsneigung Bebauung inkl. Schallschutzwälle und -wände Geländeverlauf

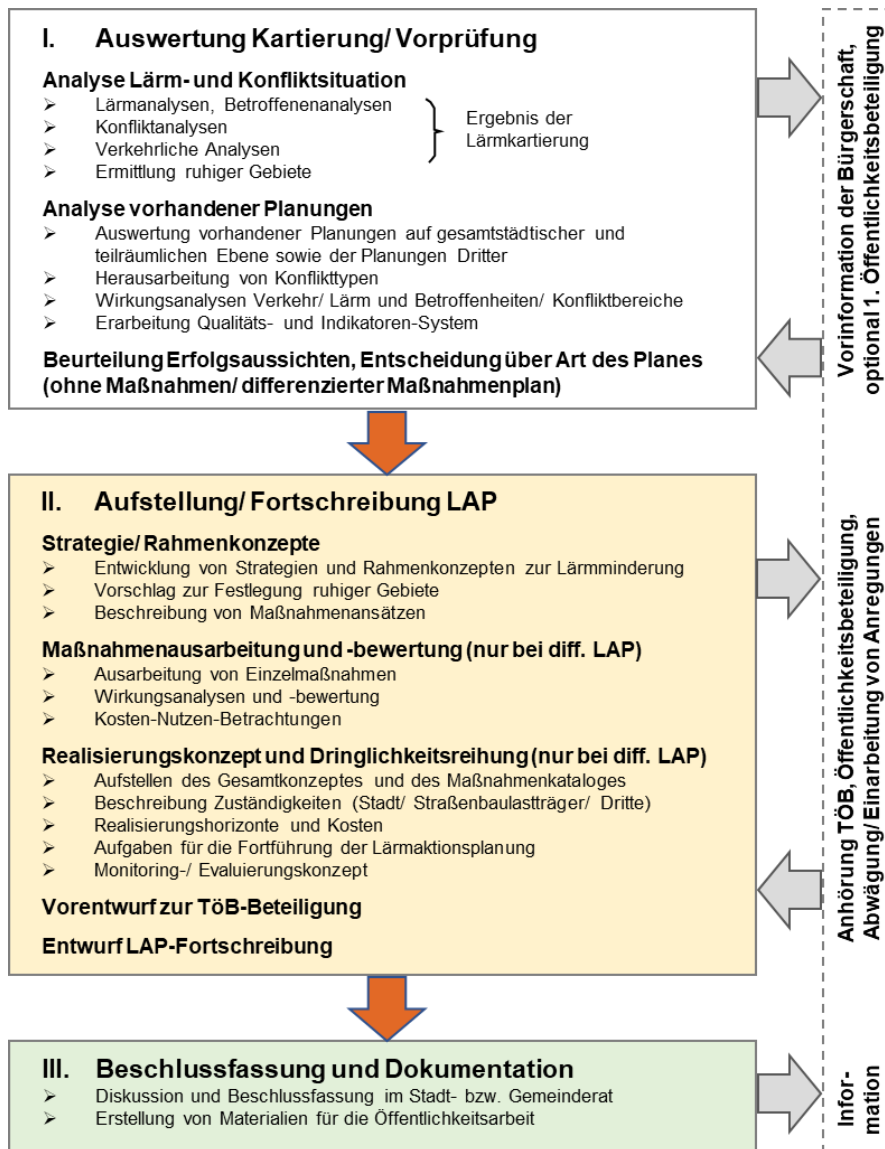
Neben der Ermittlung der Dauerschallpegel werden im Rahmen der Lärmkartierung auch die vom Lärm Betroffenen ermittelt, also die Anzahl der Personen, die in Gebäuden wohnen, die innerhalb der in den Lärmkarten ausgewiesenen Isophonen-Bänder liegen. Seit 2022 erfolgt die Berechnung der Lärmbetroffenheiten gemäß der Berechnungsmethode BEB⁵, welche alle Bewohner eines Gebäudes auf die 50 % lautesten Fassadenpunkte aufteilt. Somit wird dem Einwohneranteil je Fassadenpunkt die dort anliegende Lärmbelastung zugewiesen. Abschließend werden die Betroffenenanzahlen jeder Pegelklasse dann für die gesamte Kommune aufsummiert.

Durch die seit 2022 geltenden europaweit verbindlichen Berechnungsmethoden für die Lärmkartierung (BUB & BEB) ist die Vergleichbarkeit der Kartierungsergebnisse mit früheren Kartierungsrunden nicht mehr gegeben. Neben deutlich höheren Betroffenenanzahlen je kartiertem Abschnitt aufgrund des neuen Berechnungsverfahrens führt auch die aktualisierte Schallpegelberechnung zu präziseren bzw. veränderten Ergebnissen.

⁵ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, gem. Bundesanzeiger 05.10.2021

1.3 Ablauf und Aufgaben der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung gliedert sich in der Regel in drei Teile (vgl. folgende Grafik):



Grafik 1: Ablauf der Lärmaktionsplanung

Die Kernaufgabe der Lärmaktionsplanung besteht in der Herleitung konkreter Maßnahmen zur Lärminderung und damit zur Vermeidung oder Verringerung gesundheitsschädlicher Auswirkungen bzw. erheblicher Belästigungen an kartierten Straßen. Die Minderung der Belastung der Anwohner in diesem Sinne geht dabei einher mit der Erhöhung der Attraktivität innerstädtischer Wohnlagen sowie einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Weiterhin sind „ruhige Gebiete“ festzulegen, die vor einer Zunahme der bestehenden Lärmbelastung zu schützen sind. Die Öffentlichkeit (Bürger sowie Träger öffentlicher Belange) sind im Rahmen der Bearbeitung mit Rede-recht zu beteiligen, wenngleich ein Lärmaktionsplan keine individuellen Lösungen für subjektive Probleme hervorbringt, sondern Handlungsschwerpunkte für die Kommunen auf Grundlage der Kartierungsergebnisse erarbeitet. Weiterhin wird an dieser Stelle darauf verwiesen, dass der

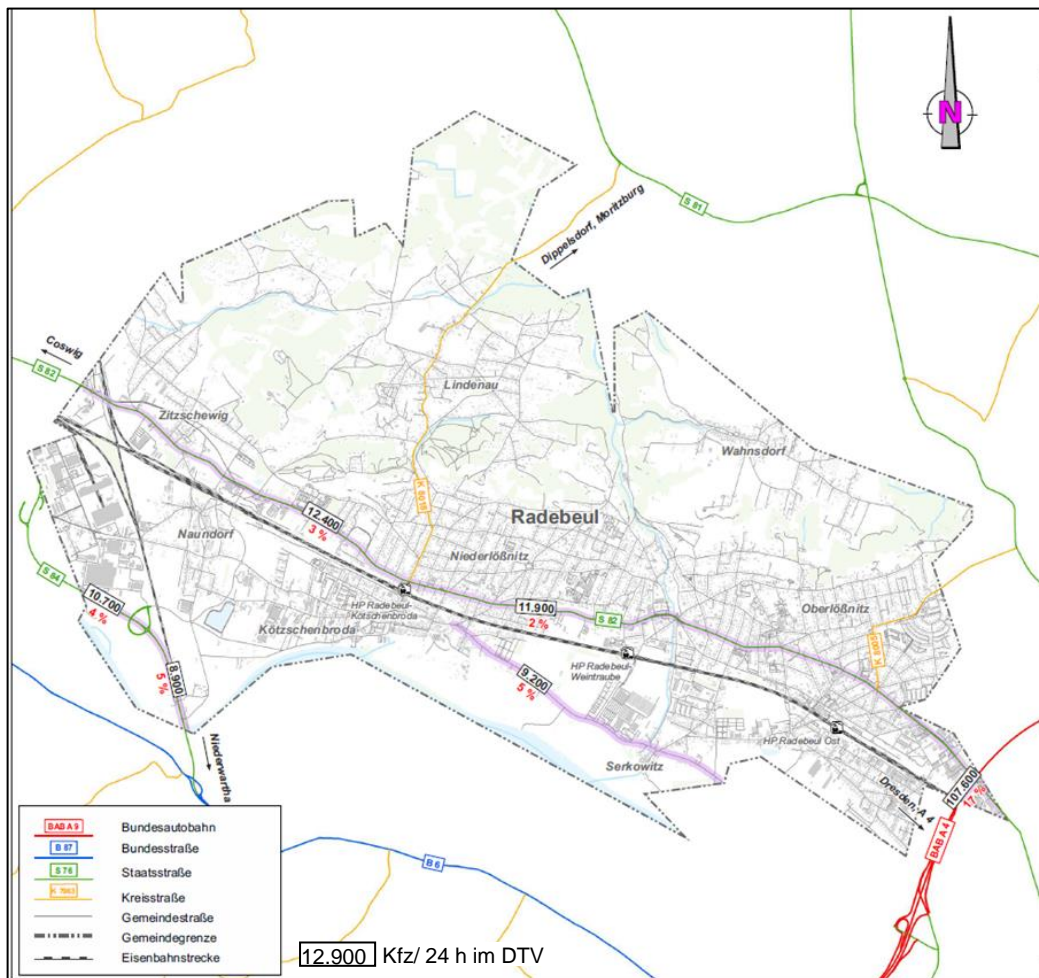
Lärmaktionsplan keine Rechtsgrundlage für die darin verankerten Maßnahmen darstellt, sondern empfehlenden Charakter besitzt. Zudem sind die Handlungsmöglichkeiten der Stadt teilweise eingeschränkt, da die kartierten Staatsstraßen im Stadtgebiet von Radebeul der Freistaat Sachsen Träger der Baulast ist.

Im integrativen Ansatz der Lärmaktionsplanung werden gesamtstädtische Planungen und Ziele berücksichtigt, insbesondere verkehrliche und städtebauliche Konzepte. Die Erstellung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Radebeul.

2. Lärmsituation in Radebeul

2.1 Verkehrsinfrastruktur der Stadt Radebeul

Die Stadt Radebeul liegt im Landkreis Meißen, direkt westlich von Dresden. Sie besteht aus acht Ortsteilen (OT) und beherbergt ca. 34.000 Einwohner. Das klassifizierte Straßennetz innerhalb der Stadtgrenzen von Radebeul setzt sich im Wesentlichen aus zwei Staats- (S) und zwei Kreisstraßen (K) zusammen. Im Osten tangiert die BAB A 4 das Stadtgebiet.



Grafik 2: Übersicht Stadt Radebeul mit klassifizierten Straßen/ Verkehrsmengen der kartierten Abschnitte

Die relevanten klassifizierten Straßenabschnitte sind nachfolgend aufgeführt:

- BAB A 4 Dresden – Chemnitz
- S 82 Meißner Straße in der gesamten Ortsdurchfahrt
- S 84 zwischen Elbe und Ortseingang Coswig

Durch Radebeul verläuft die Haupteisenbahnstrecke der Deutschen Bahn Dresden - Leipzig (mit Überlagerung der Strecke nach Meißen) sowie Dresden - Berlin, die sowohl für den Fern- als auch Regionalverkehr genutzt wird.

2.2 Umfang der Lärmkartierung

2.2.1 Vorbemerkungen

Generell sind gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie die verschiedenen Lärmquellen separat zu betrachten, auch wenn sich die Geräusche an einem Immissionsort (bzw. konkret am Ohr der Betroffenen) zu einem Gesamtpegel überlagern. Auch die Berechnungsmodelle lassen eine solche Überlagerung nicht zu. Zudem sollen die Verursacher der Lärmemissionen konkret identifiziert werden. Sofern Mehrfachbelastungen vorliegen wird daher im nachfolgenden Bericht ausschließlich verbal darauf eingegangen.

2.2.2 Straßenverkehrslärm

Wie bereits in Abschnitt 1.2 erwähnt, werden Straßen ab einer festgeschriebenen Belastung durch das LfULG kartiert. Dieser Schwellenwert liegt bei ab 3 Mio. Kfz/Jahr, was einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24 h entspricht. Im Stadtgebiet von Radebeul überschreiten diesen Wert folgende Abschnitte:

- BAB A 4 Dresden – Chemnitz im Stadtgebiet
- S 82 Meißner Straße in der gesamten Ortsdurchfahrt
- S 84 zwischen Elbebrücke Niederwartha und Ortseingang Coswig
- Kötzschenbrodaer Straße von Ortseingang Dresden bis Neue Straße

Die verkehrliche Einbindung Radebeuls nebst den Verkehrsmengen (DTV) ist in **Abbildung 1** dargestellt.

Die der Kartierung zugrunde gelegten Verkehrsmengen basieren unter anderem auf der Straßenverkehrszählung (SVZ), welche die Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen im Auftrag des Bundes regelmäßig an Bundesfernstraßen und auch Staatsstraßen durchführt. Dabei wurden aus Gründen der Beeinflussung durch die Corona-Pandemie zum einen Verkehrsmengen aus dem Jahr 2015 für das Jahr 2019 entsprechend hochgerechnet, zum anderen vorläufige Ergebnisse der Zählungen aus dem Jahr 2021 (SVZ) der Kartierung zugrunde gelegt. Letztgenannte können jedoch durchaus noch coronabedingte Verzerrungen beinhalten.

Nachfolgend sind die im Rahmen der SVZ 2021 ermittelten und der Kartierung zugrunde gelegten Verkehrsmengen an den kartierten Straßen aufgeführt.

Bezeichnung Zählstelle	Lage der Zählstelle	SVZ- Zählstelle	DTV (Kfz/ 24 h)	
			2015	2021 (2019)
BAB A 4	zw. AS Neustadt und AS Wilder Mann		98.200 (15 %)	107.600 (17 %)
S 82 (Meißner Straße)	zw. August-Bebel-Straße und Moritzburger Straße		-	11.900 (2 %)
S 82 (Meißner Straße)	Ortseingang Coswig	4847 1206	12.500 (4 %)	12.400 (3 %)
S 84	Elbebrücke Niederwartha	4847 1211	9.000 -	8.900 (5 %)
S 84	zw. Elbebrücke Niederwartha und Coswig	4847 1214	-	10.700 (4 %)
Kötzschenbrodaer Straße	zw. Ortseingang Dresden und Neue Straße		-	9.200 (5 %)

Tabelle 2: Verkehrsmengen und Sv-Anteile auf den kartierten Straßenabschnitten

Auf allen weiteren Hauptstraßenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes liegen die Verkehrsmengen deutlich unter 8.200 Kfz/ 24 h. Diese wurden nicht kartiert.

Auf der S 82 (Meißner Straße) gilt in der gesamten Ortsdurchfahrt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Auf der Kötzschenbrodaer Straße gilt in den Bereichen zwischen Ortseingang und Serkowitzter Straße und zwischen Weintraubenstraße bis Hauptfriedhof als Höchstgeschwindigkeit 50 km/ h, in den Abschnitten zwischen Serkowitzter Straße und Weintraubenstraße sowie ab Hauptfriedhof bis Neue Straße 30 km/ h. Die S 84 ist anbaufrei. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt hier bei 70 km/ h.

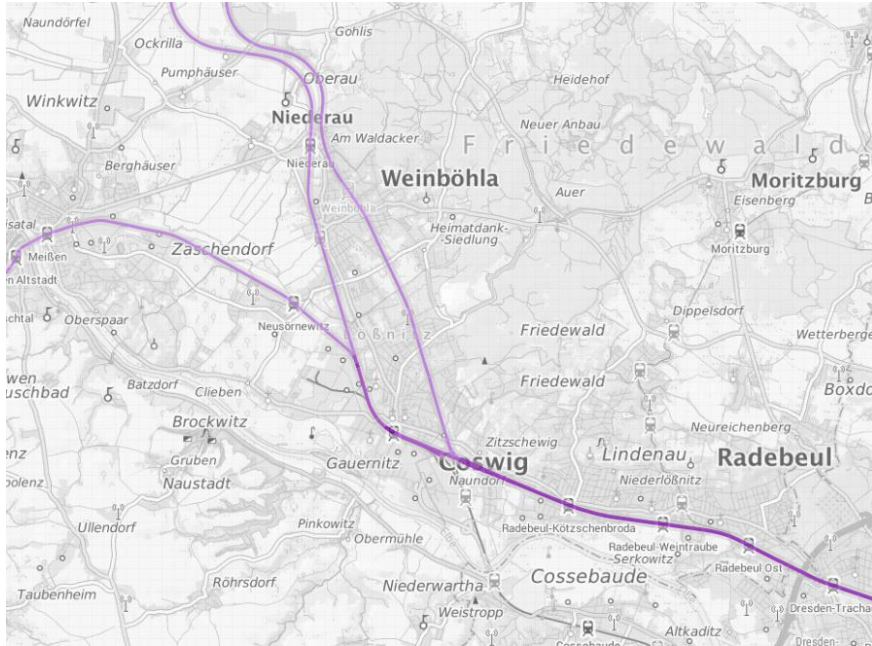
Die Fahrbahnoberfläche ist auf allen kartierten Hauptverkehrsstraßen eine Asphaltdeckschicht.

Im Bereich der BAB A 4, der Elbebrücke Niederwartha und an der Kötzschenbrodaer Straße am Hauptfriedhof existieren teilweise Lärmschutzwände. Der Anspruch Lärmvorsorge (Lärmschutzwände) wurde in der Planfeststellung zum Ausbau der BAB A 4 ermittelt.

Grundlegend entsprechen die Eingangsdaten der Lärmkartierung wie Verkehrsmengen, Fahrbahnoberflächen und zulässige Geschwindigkeiten der Realität und werden somit als valide Datengrundlage bewertet.

2.2.3 Eisenbahnlärm

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat alle Eisenbahnstrecken kartiert. Dabei sind Strecken mit mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr (Güterzüge oder Personenzüge im Fernreise- oder Nahverkehr) nach Umgebungslärmrichtlinie kartierungspflichtig. Das betrifft in Radebeul die ICE-Strecke Dresden – Leipzig bzw. S-Bahn-Strecke Dresden – Meißen und die RB/ RE-Strecke Dresden - Großenhain



Grafik 3: Übersicht der kartierten Abschnitte im Eisenbahnverkehr (Quelle: Eisenbahnbundesamt)

2.2.4 Sonstige Lärmemissionen

Sonstige Lärmquellen wie z.B. Straßenbahnverkehr, Flugverkehr, gewerbliche und industrielle Anlagen sowie Sport- und Freizeitstätten stellen meist spezifische Fälle dar. Diese sind gemäß BImSchG und BImSchV nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung (außerhalb von Ballungsräumen).

2.3 Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung

2.3.1 Straßenverkehr

Die **Abbildungen 2 und 3** zeigen die kartierten Straßenzüge und ihre Schallpegel im Stadtgebiet von Radebeul.

Die BAB A 4 im Abschnitt nördlich der AS Dresden-Neustadt liegt mit einer Länge von ca. 400 m im Stadtgebiet von Radebeul. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 100 km/h. Entlang des Abschnittes befindet sich eine Lärmschutzwand. In diesem Abschnitt gibt es keine gesundheitsgefährdenden Betroffenheiten.

Der kartierte Abschnitt der **S 82 (Meißner Straße)** beginnt am Ortseingang zu Dresden und endet am Ortseingang zu Coswig. Fast im gesamten Verlauf der Straße befindet sich mehrgeschossige Wohnbebauung. Lediglich im Bereich von Schloß Wackerbarth zwischen Friedsteinstraße und Coswiger Straße säumen Grünflächen und Gewerbe die Meißner Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Meißner Straße beträgt durchweg 50 km/ h. An den meisten Gebäudefassaden in der ersten Bebauungsreihe liegen gesundheitsgefährdende Schallpegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) an.

Der kartierte Bereich der **S 84** verläuft von der Elbequerung bis zum Ortseingang zu Coswig. Der Abschnitt ist anbaufrei und es ist als Höchstgeschwindigkeit 100 km/ h zugelassen. Mit dem Neubau der S 84 wurde - sofern erforderlich - Schallschutz entsprechend der 16. BImSchV geprüft/realisiert. In diesem Straßenabschnitt gibt es keine gesundheitsgefährdenden Betroffenheiten.

Der kartierte Abschnitt der **Kötzschenbrodaer Straße** erstreckt sich vom Ortseingang zu Dresden und endet in Kötzschenbroda an der Neuen Straße. Vom Ortseingang kommend bis zum Mühlgraben gibt es Wohnbebauung. Zwischen Mühlgraben und Panzerweg sind Grünflächen bzw. gewerbliche Ansiedlungen inkl. Einlaufzentrum vorhanden. Im weiteren Verlauf bis zur Neuen Straße befindet sich meist einseitig Wohnbebauung. Im Bereich vom Ortseingang Dresden bis zur Serkowitzter Straße sowie im Abschnitte Weintraubenstraße bis Hauptfriedhof beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/ h, in den anderen beiden Bereichen zwischen Serkowitzter Straße und Weintraubenstraße sowie vom Hauptfriedhof bis zur Neuen Straße gelten 30 km/ h. An den meisten Gebäudefassaden liegen gesundheitsgefährdende Schallpegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) an.

Hotspotanalyse

Die Hotspotanalyse dient als Instrument, um die Höhe der Lärmbetroffenheit räumlich feiner einzuordnen und belastete Gebiete miteinander vergleichen zu können. So kann beispielsweise das Ergebnis für die Priorisierung von Maßnahmen genutzt werden. Entsprechende Daten stellt das LfULG bereit, welche in Form von Lärmkennziffern angeben, wie viele Einwohner in welcher Höhe Überschreitungen der gesundheitlich bedenklichen bzw. belästigenden Bezugspegel ausgesetzt sind. Die Lärmkennziffern werden dabei im Raster von 100 x 100 m mittels folgender Formel ermittelt:

$$LKZ = \sum \text{Einwohner} * (L - G)$$

LKZ: Lärmkennziffer

L: Lärmbelastung

G: Bezugswert

Die Hotspotanalyse wird seitens des LfULG lediglich für den Nachtzeitraum zur Verfügung gestellt. Als Bezugswert dient hier der Schwellwert für gesundheitliche Beeinträchtigungen L_{Night} von 55 dB(A). Eine Lärmkennziffer von 20 bedeutet bspw., dass 20 Einwohner einer Überschreitung von 1 dB(A) ausgesetzt sind oder aber 1 Einwohner einer Überschreitung von 20 dB(A).

Die Ergebnisse der Hotspotanalyse für die kartierten Straßen von Radebeul sind in **Abbildung 4** dargestellt. Dabei wird ersichtlich, dass auf der Meißner Straße vom Ortseingang Dresden bis zum Moritzburger Straße hohe Lärmkennziffern oftmals mit > 20 vorzufinden sind. Die höchsten Lärmbetroffenheiten treten an folgenden Abschnitten auf:

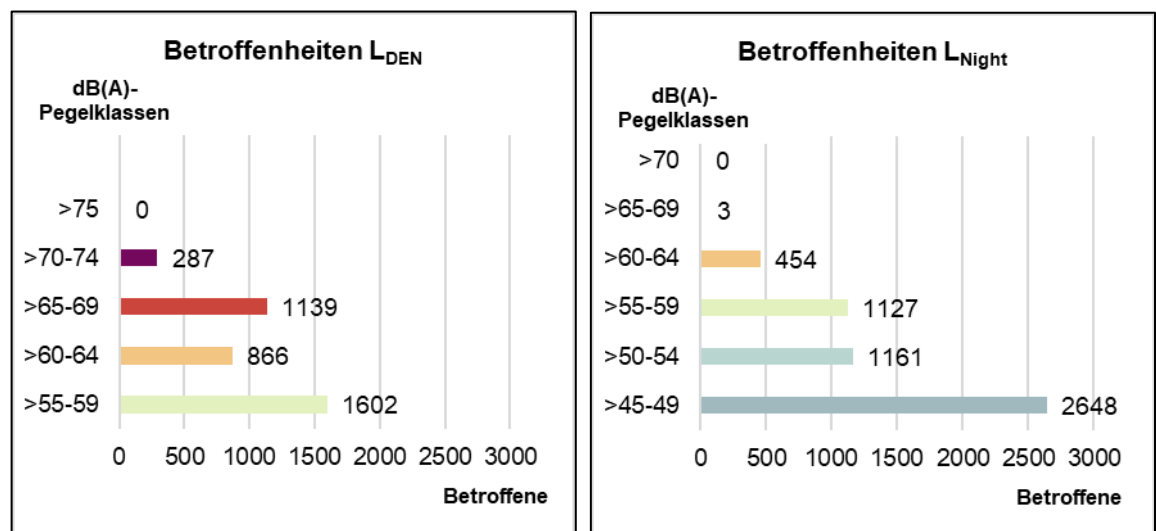
- S 82 (Meißner Straße) im Bereich Knotenpunkt Moritzburger Straße
- S 82 (Meißner Straße) im Bereich Knotenpunkt Gutenbergstraße/ Maxim-Gorki-Straße zw. Eduard-Bilz-Straße und Schumannstraße
- S 82 (Meißner Straße) im Bereich Knotenpunkt August-Bebel-Straße (zw. Schillerstraße und Freiliggrathstraße)

Westlich der Moritzburger Straße liegen die Lärmkennziffern nur in Ausnahmen > 20, die ermittelten Lärmbetroffenheiten sind aber über dem gesundheitsrelevanten Bereich.

Auf der Kötzschenbrodaer Straße liegen die Lärmkennziffern im östlichen Teil bis zur Serkowitzter Straße mit > 20 im hohen Bereich. Im westlichen Teil von Kötzschenbroda liegen die Lärmkennziffern < 20, die Betroffenen weisen allerdings gesundheitliche Beeinträchtigungen auf.

Betroffenheiten

Um festzustellen, wie viele Personen in ihren Wohngebäuden welchen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wurde in einem weiteren Schritt im Rahmen der Lärmkartierung eine Verschneidung der verschiedenen Schallisophonen (kartographische Darstellung der Bereiche mit identischen Lärmpegeln) mit den darin befindlichen Gebäudefassaden vorgenommen. Anhand des Abgleichs der in diesen Gebäuden gemeldeten Bewohner kann die Anzahl der Betroffenen in den entsprechenden Pegelklassen ermittelt werden. Die Ergebnisse der Betroffenheitsberechnung sind in nachfolgenden Grafiken dargestellt und beziehen sich auf das gesamte kartierte Straßennetz.



Grafik 4: Betroffenheiten des Straßenverkehrslärms im Ganztags- und Nachtindex (gesamte Kartierung)

Gemäß den in Kapitel 1.2 festgelegten Auslöseschwellen ($65 \text{ dB(A)} = L_{\text{DEN}}$, $55 \text{ dB(A)} = L_{\text{Night}}$) sind entlang der kartierten Straßenabschnitte in Radebeul 1.426 Personen ganzjährig Pegeln ausgesetzt, die negative Auswirkungen auf die Gesundheit nach sich ziehen können. Die Anzahl der Personen, welche im sensiblen Nachtzeitraum mit Pegeln oberhalb der Grenze zur Gesundheitsrelevanz belastet sind, liegt bei 1.584.

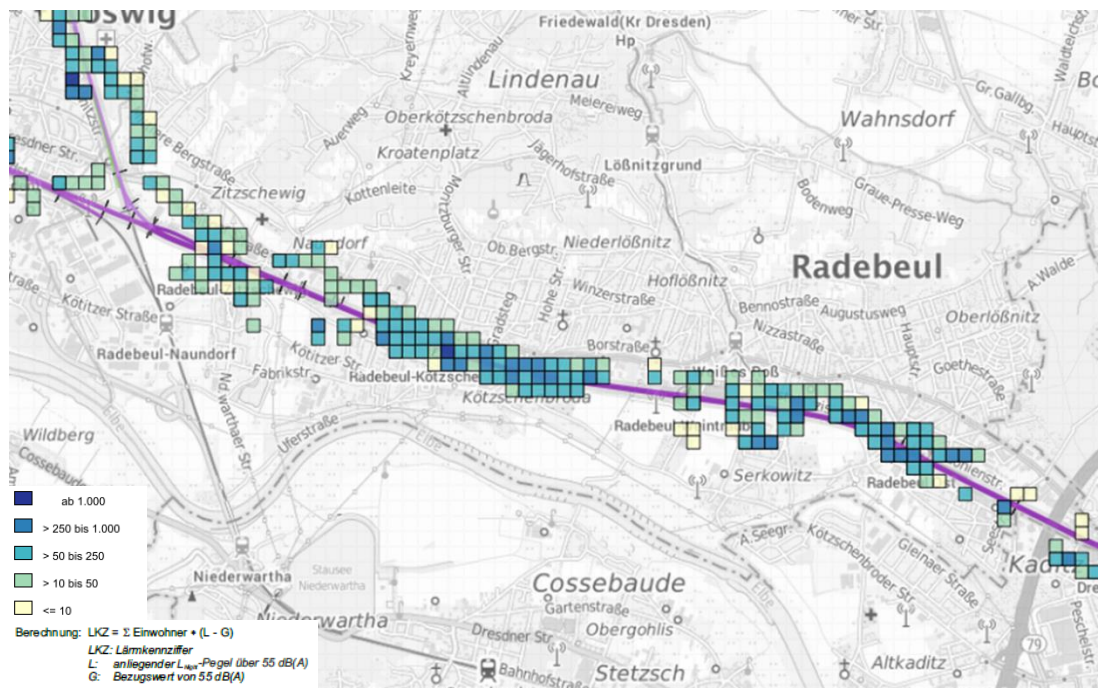
Straßenverkehrslärm, der als belästigend eingestuft wird (ganztags: $\geq 55 \text{ dB(A)} - 64 \text{ dB(A)}$, nachts: $\geq 45 \text{ dB(A)} - 54 \text{ dB(A)}$), sind im Ganztagesmittel 3.894 Personen und nachts 5.393 Personen ausgesetzt.

Was Gebäude mit sensibler Nutzung (z.B. Schulen oder Krankenhäuser) betrifft, sind keine Betroffenen mit Pegeln von $\geq 55 \text{ dB(A)}$ zu verzeichnen.

Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass die Lärmbetroffenheiten auf Grundlage der Fassadenaußenpegel berechnet werden. Demnach sind die realen Lärmpegel innerhalb der Häuser/Wohnungen – zumindest bei geschlossenen Fenstern – deutlich geringer als die ermittelten Belastungen.

2.3.2 Schienenverkehr

Für den Abschnitt der Eisenbahnstrecke Dresden - Coswig, der nach ULR kartiert wurde, wurden sehr hohe Betroffenheiten > 250 , in Einzelfällen auch von > 1.000 ermittelt.



Grafik 5: Betroffenheiten des Schienenverkehrslärms/ Auswertung der Lärmkennziffern (Quelle: Eisenbahnbundesamt)

2.3.3 Vergleich der Lärmkartierung 2017 und 2022

Wie bereits erwähnt, ist aufgrund der neu eingeführten Berechnungsverfahren bzgl. Schallpegel und Betroffenheiten die Vergleichbarkeit der aktuellen Lärmkartierung mit der aus 2017/18 nicht gegeben. Lediglich anhand der primären Eingangsdaten kann ein Entwicklungstrend abgeleitet werden.

In den letzten Jahren haben sich die Verkehrsmengen an den Zählstellen der Stadt Radebeul kaum verändert. Zwar gab es insbesondere 2020 Auswirkungen durch die Corona-Pandemie. Allerdings wird aktuell davon ausgegangen, dass die Werte sich 2021 weitgehend wieder auf ein Normal-Niveau eingeepegelt haben, welches aber von dem vormaligen Niveau vor Corona abweicht.

Schlussfolgernd aus dieser Auswertung wird davon ausgegangen, dass es aufgrund der umgesetzten Maßnahmen zu keiner signifikanten Erhöhung der Lärmbelastung sondern vielmehr zu einer Verbesserung gekommen ist.

2.4 Umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits bis zum Jahr 2018 wurden zahlreiche Maßnahmen mit lärm mindernden Wirkungen im Stadtgebiet von Radebeul umgesetzt. Insbesondere sind zu benennen:

- Ausbau des klassifizierten Straßennetzes im Umfeld der Stadt Radebeul. Dazu gehören insbesondere der Ausbau der BAB A 4, der Neubau der S 81 nördlich von Radebeul, der Neubau der Elbebrücke Niederwartha und weiterführend der S 84 nach Coswig. Diese Maßnahmen zeigen tendenziell entlastende Wirkungen für die Stadt Radebeul bzw. im Umkehrschluss: ohne diese Maßnahmen würden die heutigen Verkehrsmengen in Radebeul deutlich höher ausfallen. Grundlage für diese Maßnahmen waren die Ausbaukonzeptionen des Freistaates Sachsen sowie ergänzend auch der Verkehrsentwicklungsplan Radebeul (1995 und Fortschreibung 2005).
- Ausbau und Sanierung des Straßennetzes in Radebeul. In den vergangenen Jahren wurden sowohl Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes mit dem Rückgrat Meißner Straße als auch zahlreiche weitere Straßenabschnitte grundhaft ausgebaut oder saniert und mit ebenen Fahrbahnbelägen mit geringeren Lärmemissionen ausgestattet.
- Realisierung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen im Zuge planfestgestellter Straßenbaumaßnahmen oder im Zuge von Bebauungsplänen. In folgenden Bereichen wurden auf Radebeuler Stadtgebiet Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV realisiert:
 - Lärmschutzwände entlang der BAB A 4 und passiver Schallschutz an Gebäuden
 - Passiver Schallschutz an Gebäuden im Zuge des Ausbaus der Meißner Straße im Bereich Weisses Roß

- Lärmschutzwände entlang der Waldstraße im Zuge des B-Planes für das Wohngebiet Waldstraße
- Lärmschutzwände an der Elbebrücke Niederwartha und den Zubringern gemäß Planfeststellung zur S 84
- Lärmschutzwände und passiver Schallschutz an der Querspange Naundorf gemäß den Festlegungen des B-Planes (1. und 2. BA) bzw. der Planfeststellung (3. BA)
- Realisierung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV im Zuge des planfestgestellten Ausbaus der Bahnstrecke Dresden – Meißen
- Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf Streckenabschnitten des Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetzes auf Tempo 30 (vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit bzw. des schlechten Fahrbahnzustandes)
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (Tempo-30-Zonen)
- Stationäre und mobile Geschwindigkeitskontrollen sowie Einsatz von Dialogdisplays
- Fahrverbote für Lkw auf ausgewählten Straßen/ Bündelung auf dem Hauptverkehrsstraßennetz gemäß Lkw-Führungskonzept

Seit Beschluss des LAP 2018 wurden folgende Maßnahmen des Lärmaktionsplanes umgesetzt:

- Maßnahme 1: Neubau Straßenzug von der S 82 bis zur Friedrich-List-Straße
- Maßnahme 2: Ausbau der Meißner Straße im Bauabschnitt 6
- Maßnahme 3.1: Grundhafter Ausbau Meißner Straße im Abschnitt G.-Hauptmann-Straße und Spitzgrundweg
- Maßnahme 3.2: Grundhafter Ausbau Meißner Straße im Abschnitt zwischen Schillerstraße und Eduard-Bilz-Straße *im Bau gem. Planfeststellung*
- Maßnahme 4: Austausch von Pflasterbelägen in weiteren Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes für folgende Straßenabschnitte
 - Dresdner Straße zwischen An der Siedlung und Seestraße
 - Mittlere Bergstraße
 - Forststraße
 - Kiefernstraße
 - Jägerhofstraße
- Maßnahme 7: Systematisierung des Einsatzes der Dialogdisplays und Maßnahme 8: Verdichtung der Geschwindigkeitskontrollen
 - sechs stationären Blitzern (3x Meißner Straße, 2x Waldstraße und 1x W.-Eichler-Straße)
 - drei Dialogdisplays, weitere drei werden 2024 angeschafft
 - weitere regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen mit zwei mobilen Geräten
- Maßnahme 9: Umsetzung des Lkw-Führungskonzeptes für den Bereich Forststraße - Seestraße - Gartenstraße

- Maßnahme 10: Erweiterung der Verkehrsberuhigung (Tempo 30) in Wohngebieten/ sensiblen Bereichen nördlich und teilweise auch südlich der Meißner Straße → mehr als 70 % der Stadtfläche
- Maßnahme 13: Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Zeitraum 2018 bis 2024 erhebliche Fortschritte bei der Minderung des Straßenverkehrslärms in Radebeul zu verzeichnen waren.

Auch bei der Deutschen Bahn haben sich deutliche Lärmreduzierungen ergeben. Hinzuweisen ist insbesondere auf die nunmehr fast vollständige Umrüstung der Güterwaggons auf leise Flüsterbremsen (siehe auch: <https://www.dbcargo.com/rail-de-de/logistik-news/fluesterbremsen-fuer-einen-leisen-schienengueterverkehr-6160578>).

3. Maßnahmenkonzept des LAP 2024

3.1 Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung

Im Ergebnis der Vorprüfung soll entschieden werden, ob eine Aufstellung eines vollständigen Lärmaktionsplanes notwendig oder ein Lärmaktionsplan ohne Maßnahmen möglich ist. Nach einer umfassenden Analyse der Lärmkartierungsergebnisse ist zu konstatieren, dass in der Stadt Radebeul trotz erheblicher Fortschritte in der Lärminderung noch verbleibende hohe Betroffenheiten mit gesundheitlicher Relevanz sowohl im Tagesmittel als auch insbesondere nachts für die Wohnbevölkerung bestehen.

Im Folgenden sind Maßnahmenansätze der Lärmaktionsplanung abzuleiten, die sich insbesondere auf folgende Handlungsfelder beziehen.



Grafik 6: Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung

Nachfolgend werden die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes beschrieben.

3.2 Geschwindigkeitskonzepte/ Verkehrsberuhigung

Auch wenn bereits sehr erfolgreich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt wurden, sollte es erklärtes Ziel sein, diesen Weg beizubehalten und auch in neu entstehenden Quartieren einzurichten. Nicht zuletzt sollten im Bereich sensibler Bereiche (vor Schulen, Kitas, Altenheimen, Krankenhaus) aber auch entlang der ruhigen Gebiete verkehrsberuhigende Maßnahmen (Tempo 30) geprüft und eingerichtet werden.

Maßnahme 1: Beibehalt der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten/ sensiblen Bereichen und Einführung Verkehrsberuhigung bei neu entstehenden Wohnquartieren

Berücksichtigung von Tempo-30-Zonen in neu zu entwickelten Wohngebieten und besonders sensiblen Bereichen (vor Schulen, Kitas, Krankenhaus, entlang von ruhigen Gebieten)

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum: kurz- bis mittelfristig
Kosten: gering

Umfassende Maßnahmen in den letzten Jahren haben dazu geführt, dass die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mit mobilen Blitzgeräten oder auch Dialogdisplays regelmäßig und mit sechs festinstallierten Blitzern auch ständig geprüft werden. Dies führt dem Grunde nach dazu, dass die Betroffenheiten durch überhöhte Geschwindigkeiten nicht noch höher sind als ohnehin ermittelt. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit trägt diese Maßnahme dazu bei, dass die Lärmbetroffenheiten (zwar nicht rechnerisch aber gefühlt) verbessert werden. Aus dem Grund ist die Weiterführung der Maßnahme auf dem bestehenden Niveau zentraler Bestandteil der Lärmaktionsplanung.

Maßnahme 2: Fortführung des Einsatzes der Dialogdisplays und Fortführung der Geschwindigkeitskontrollen

Weiterführung der regelmäßig durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen
Rotierender Einsatz der vorhandenen Dialogdisplays auch an Lärmschwerpunkten und systematische Auswertung der Messungen

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum: laufend
Kosten: gering (Vorbereitung Standorte, Betrieb inkl. Rotation, Auswertung)

3.3 Verkehrsverlagerung

Bereits heute werde in Radebeul die zentralen Achsen Meißner Straße, Kötzchenbrodaer Straße als Ost-West-Verkehrsverbindung durch die Stadt genutzt, eine Verkehrsverlagerung von diesem Straßennetz ist nicht gewünscht. Auch eine Verlagerung von den zentralen Nord-Süd-Achsen (Moritzburger Straße, Lößnitzstraße etc.) ist verkehrlich nicht anstrebenswert. Im Westen der Stadt ergibt sich mit der Realisierung der Straße/ Brücke nach der Schiffsmühle eine verbesserte Erreichbarkeit der westlichen Stadtteile sowie die Möglichkeit der Bündelung von Verkehren auf dieser neuen (weitgehend durch unsensible Ortsbereiche verlaufende) Straßenachse.

Maßnahme 3: Anpassung Lkw-Führung/ Bündelung im Zuge der neuen Anbindung über die Straße Nach der Schiffsmühle

Schaffung von verkehrsorganisatorischen Voraussetzungen und wegweisender Beschilderung für eine Führung/ Bündelung insbesondere des Schwerverkehrs abseits sensibler Bereiche

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum: kurzfristig
Kosten: gering

Eine zentrale Maßnahme auch für die Möglichkeit der Verkehrsverlagerung von der westlichen Kötzchenbrodaer Straße insbesondere vom Lkw-Verkehr ist die Schaffung der Durchfahrthöhe für Lkw an der Spange Weintraubenstraße. Hierfür sollte in einem ersten Schritt eine entsprechende Prüfung erfolgen.

Maßnahme 4: Prüfung Spange Weintraubenstraße mit Herstellung Durchfahrthöhe für Lkw

Schaffung der Durchfahrthöhe für Lkw an der Spange Weintraubenstraße als Möglichkeit der Lkw-Verlagerung von der westlichen Kötzchenbrodaer Straße

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul/ Deutsche Bahn
Zeitraum: kurzfristig
Kosten: gering

3.4 Erhalt Infrastrukturen

Eine wichtige und langfristige Aufgabe für die Stadt Radebeul ist die Sanierung der Meißner Straße mit Verbesserung der Fahrbahn- und Gleisbereiche. Aktuell erfolgt der Umbau der Fahrbahn und der Gleise des Bereiches zwischen Eduard-Bilz-Straße und Schillerstraße entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss. Weiteren Abschnitte der Meißner Straße stehen aber noch zur Sanierung an und werden auch als Maßnahme zur Lärminderung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Hierbei ist auf den Einbau von lärmarmen Gleiskonstruktionen Wert zu legen.

Maßnahme 5: Grundhafter Ausbau weiterer Abschnitte der Meißner Straße

Komplexer Ausbau (Straßenbahngleise und Fahrbahn) weiterer Abschnitte der Meißner Straße (Gradsteg bis Moritzburger Straße, Moritzburger Straße bis W.-Busch-Straße, E.-Bilz-Straße bis Augustusweg)

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul/ DVB
Zeitraum: mittel- bis langfristig
Kosten: hoch

Als weitere wichtige Maßnahme bleibt der Ersatz des Pflasterbelages in der Neuländer Straße in Lindenu bestehen.

Maßnahme 6: Austausch von Pflasterbelägen in weiteren Abschnitten des Straßennetzes

Ersatz von Pflasterbelägen im Straßennetz durch Asphaltbeläge, in der Regel verbunden mit einem grundhaften Ausbau (insbesondere in der Neuländer Straße in Lindenu)

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum: laufend
Kosten: hoch

Ansonsten ist das Hauptstraßennetz in einem normalen bis guten Zustand, vereinzelte Schadstellen ausgenommen. Für die kommunalen Straßen sind Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen kontinuierlich umzusetzen.

Der Einsatz lärmindernder Beläge als gesonderte Maßnahme wird nicht mit in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Richtlinien der FGSV für die Standardisierung des Oberbaus von

Verkehrsflächen (RStO12, Ausgabe 2021) wurden in den letzten Jahren aktualisiert und beinhalten auch Regelbauweisen, die Anwendung findet und entsprechende Lärminderungen erzielen.

3.5 Einsatz von Rasengleis bei der Straßenbahn

In Bereichen mit separatem Gleiskörper sollte der Einsatz von lärmindernden Rasengleis geprüft werden. Für Radebeul wäre ein möglicher Bereich für einen solchen Einsatz der Bereich am Schloß Wackerbarth (zwischen Cossebauder Straße und Friedsteinstraße). Auch wenn dort nur geringe Wohnbebauung und Betroffenheiten zu verzeichnen sind, ist der Einsatz des Rasengleises nicht nur ein Beitrag zur Lärminderung sondern auch zum Klimaschutz.

Maßnahme 7: Einbau Rasengleis

Umbau bzw. Einbau eines lärmarmen Rasengleises im Bereich mit separatem Gleiskörper (Cossebauder Straße bis Friedsteinstraße)

Maßnahmenträger: DVB AG

Zeitraum: langfristig, abhängig von der Planung und Umsetzung der Gleissanierung

Kosten: hoch; Kostenträger DVB AG

3.6 Lärmsanierungsprogramm an Staatsstraßen

Neben der freiwilligen Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (in der Baulast des Bundes) existiert in einigen Bundesländern – darunter auch im Freistaat Sachsen – ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm, welches durch den Landeshaushalt finanziert wird. Dieses Sanierungsprogramm beinhaltet Schallschutzmaßnahmen an stark belasteten Staatsstraßen und orientiert sich an der Vorgehensweise des Bundes. Das bedeutet, dass bei Überschreitung festgelegter Schwellwerte Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen durchgeführt werden können, jedoch auf freiwilliger Basis. Die entsprechenden Auslösewerte sind in der Vergangenheit mehrfach abgesenkt worden, sodass seit 2020 folgende Werte zur Teilnahme am Programm berechtigen:

Gebietskategorie	L _{DEN}	L _{NIGHT}
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)
Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Schulen, Krankenhäuser, Kur- und Altenheime	64 dB(A)	54 dB(A)

Tabelle 3: Auslöseschwellen zur Aufnahme ins Lärmsanierungsprogramm⁶

Primär sollen die bereitgestellten Fördergelder in aktive Lärmschutzmaßnahmen investiert werden, was jedoch aufgrund innerörtlicher Rahmenbedingungen bzw. Kosten/Nutzen-Abwägungen nur selten umsetzbar ist. In diesen Fällen werden passive Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. der Einbau schallisolierter Fenster in betroffenen Gebäuden, ergriffen. Für den Eigentümer des Gebäudes/der Wohnung bedeutet das eine 75 %-ige Erstattung der Kosten durch den Freistaat Sachsen.

Aufgrund der Absenkung der Werte für die Lärmsanierung können ggf. Berechtigungen an der Staatsstraße S 82 im Stadtgebiet entstanden sein.

Maßnahme 8: Prüfung des Anspruchs zur Aufnahme Lärmsanierungsprogramm des Freistaates Sachsen

Für die S 82 (Meißner Straße) besteht aufgrund der Absenkung der Auslöseschwellen ggf. die Möglichkeit zur Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm. Dies sollte für die S 82 geprüft werden.

Maßnahmenträger: Freistaat Sachsen/ LASuV
 Zeitraum: mittel- bis langfristig
 Kosten: keine Kosten für die Stadt Radebeul

3.7 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll ein Ziel der Lärmaktionsplanung sein, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Die zu schützenden ruhigen Gebiete sind im LAP festzulegen, wobei das Gesetz keine näheren Vorgaben zur Vorgehensweise bei der Bestimmung dieser Gebiete macht. Gemäß EU-Richtlinie ist nach Beschluss der ruhigen Gebiete weiterem Umgebungslärm für selbige vorzubeugen. Dies wird als Zielvorgabe betrachtet, die Abweichungen und gegebenenfalls auch Erhöhungen der Pegelwerte erlaubt.

⁶ <https://www.umwelt.sachsen.de/larmsanierung-6137.html>, Abruf am 30.06.2023

Die für Großstädte etablierte Einordnung der „ruhigen“ Gebiete wird in fünf Kategorien gegliedert. Zur aktuellen Lärmaktionsplanung in Radebeul wird jedoch die folgende (bereits 2018 verwendete) Kategorisierung als geeigneter erachtet:

- **Ruhiger Landschaftsraum:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum (i.d.R. Schutzstatus), welche im Kerngebiet keine Lärmbelastungen (Verkehrs- oder Industrielärm) zulassen. Die Gebiete dienen der Naherholung.
- **Innerstädtischer Freiraum:** Größere, zusammenhängende Gebiete mit einer eheblichen Lärmdifferenz (zumindest in der Kernfläche) gegenüber dem städtischen Umfeld. In der Nähe von Wohngebieten gelegen und fußläufig erreichbar. Die Flächen dienen vorrangig der Erholung bzw. nicht störenden Nutzungen.
- **Stadtoasen:** Werden nur auf Grundlage qualitativer Kriterien ohne Bezug zur Größe der Fläche definiert. Die „Oasen“ dienen der Begegnung und Erholung in den Wohngebieten (Mindestansprüche: vorhandenes Stadtgrün, Sitzgelegenheiten, soziale Kontrolle) und sind aus den Wohngebieten in relativ kurzer Entfernung fußläufig zu erreichen.
- **Ruhige Achse mit Erholungs- und ggf. Verbindungsfunktion:** Verbindungsweg abseits der Hauptverkehrswege in einem attraktiven Freiraum mit einer Mindestlänge von 1.000 m für eine Gehzeit von etwa 15 min, um Spaziergänge zu ermöglichen. Diese können auch Verbindungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr abseits des Straßenhauptnetzes besitzen. Unterbrechungen durch andere Verkehrszüge sind möglich.

Im Lärmaktionsplan 2018 wurden auf dieser Grundlage vier ruhige Gebiete in den beschriebenen Kategorien festgelegt, die unverändert beibehalten werden.

Nr.	Bezeichnung des ruhigen Gebietes
Ruhiger Landschaftsraum	
1	Radebeuler Weinberger inkl. Waldpark und Friedewald (Bestandteil des LSG „Friedewald, Moritzburger Teichgebiete und Lößnitz“)
2	„Junge Heide“ (Bestandteil des LSG „Dresdner Heide“). Aufgrund der derzeitigen Lärmsituation (flächenhafte Verlärmung durch die A 4) ist der Charakter eines „Ruhigen Gebietes“ nicht gegeben. Lärmschutzmaßnahmen können zur Reduzierung der Belastung und zur Aufwertung des Bereiches beitragen. <i>Anmerkung: Das Gebiet liegt nicht auf Radebeuler Flur, grenzt aber direkt an die Stadtgrenze und besitzt dadurch Relevanz)</i>
Innenstädtische Freiräume	
3	Friedhof Radebeul-Ost
4	Friedhof Radebeul-West
Stadtoasen	
5	Rosa-Luxemburg-Platz
6	Hörningplatz
7	Dorfanger Zitzschewig
8	Dorfanger Naundorf
9	Dorfanger Alt-Radebeul (Am Kreis)
10	R.-Werner-Platz
Ruhige Achsen mit Erholungs-/Verbindungsfunktion	
11	Elbufer (Bestandteil des LSG „Elbtal zwischen Dresden und Meißen...“)
12	Lößnitzgrund (Bestandteil des FFH-Gebietes „Lößnitzgrund und Lößnitzhänge“)

Tabelle 4: Einteilung Ruhiger Gebiete

Maßnahme 9: Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete	
Festlegung und Schutz der benannten ruhigen Gebiete und Verankerung im Flächennutzungsplan und der Bauleitplanung	
Maßnahmenträger:	Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum:	laufend
Kosten:	gering

Die o. a. Ruhigen Gebiete (sh. auch **Abbildung 5**) sind künftig unter Abwägung aller Belange vor weiterer Verlärmung zu schützen bzw. sofern möglich eine weitere Beruhigung und Sicherung als Erholungsfläche herbeizuführen. Vereinzelt Verlärmungen, bspw. zugunsten der Beruhigung anderer Gebiete, sind dabei trotzdem möglich. Des Weiteren sollten die Ruhigen Gebiete nach

Möglichkeit in künftige lärmindernde Maßnahmen einbezogen werden, um der gegebenen Nutzung zu Erholungszwecken gerecht zu werden. Mit dem Beschluss zum Lärmaktionsplan sind die ruhigen Gebiete abwägungsrelevant und sollten zukünftig Berücksichtigung im Rahmen der Bauleitplanung finden.

Kleingartenanlagen werden auch im Lärmaktionsplan 2023 nicht als ruhige Gebiete aufgenommen, da es sich hier nicht um Gebiete handelt, die im Regelfall der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind, sondern eher privat genutzt werden. Nichtsdestotrotz stellen sie zentrumnah gelegene Rückzugsräume vom Alltag dar, die zum Verweilen und/ oder zur Entspannung genutzt werden können.

3.8 Systematisierung der Erhebung verkehrlicher Grundlagendaten

Die wichtigste Grundlage für die alle 5 Jahre zu überprüfende Lärmkartierung sind die Durchführung und Vorhaltung der aktuellen Verkehrsmengen im Straßenhauptnetz. Auch für die strategische Verkehrsplanung ist die regelmäßige Erhebung von Verkehrsmengen von Bedeutung, um Entwicklungen zu verfolgen und bei Notwendigkeit gegensteuern zu können. Dazu sind Zählstellen festzulegen, die periodisch (alle 5 Jahre) erfasst werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und einer nur teilweise verwendbaren SVZ 2021 erscheint diese Maßnahme der periodischen Erhebung der Verkehrsmengen geboten. Daten aller Verkehrszählungen sollten zentral verwaltet und vorgehalten werden.

Maßnahme 10: Systematisierung verkehrlicher Grundlagendaten

Festlegung von Zählstellen des fließenden Kfz-Verkehrs und periodische Verkehrszählung, zentrale Verwaltung und Vorhalten der erhobenen Daten

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum: kurzfristig (2024 - 2026)
Kosten: mittel

3.9 Förderung Umweltverbund

Im Jahr 2022 wurde das Radverkehrskonzept beschlossen. In den folgenden Jahren sollen die Weiterführung der Umsetzung erfolgen, insbesondere die Ausbildung von durchgängigen und attraktiven Hauptrouten in Ost-West-Richtung (Coswig - Radebeul - Dresden) mittels Fahrradstraßen, Lückenschlüssen, Querungshilfen. Damit sollen Alternativen zur Routenführung über die Meißner Straße und zum Elberadweg geschaffen werden. Weiterhin sollen Maßnahmen, wie die innerörtliche Führung des Elberadweges in Kötzschenbroda, die Beseitigung von Engstellen und Fahrbahnschäden etc. umgesetzt werden.

Maßnahme 11: Förderung des Umweltverbundes - Radverkehr

Weiterführung der Umsetzung des 2022 beschlossenen Radverkehrskonzeptes mit folgenden Maßnahmen

- Ausbildung einer durchgängig und attraktiven Hauptroute in Ost-West-Richtung
- Regulierung der innerörtlichen Führung des Elberadweges in Kötzschenbroda
- Beseitigung von Engstellen
- Beseitigung von Fahrbahnschäden

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum: laufend
Kosten: mittel bis hoch

Für die Förderung des Fußverkehrs sollte die Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes wichtige Grundlagen zur Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene geben. Für verschiedene Zielgruppen, darunter mobilitätseingeschränkte Personen, ist zunächst die Ausgangssituation in der Stadt Radebeul zu analysieren. Ferner sind die Anforderungen aller Fußgänger- und Altersgruppen an eine fußgängerfreundliche und verkehrssichere Verkehrsplanung zu bestimmen. Aus der Gegenüberstellung beider Befunde lassen sich Zielvorgaben und Handlungsanforderungen für eine fußläufig attraktive Stadt ableiten. Sie ist Voraussetzung für eine allmähliche Verlagerung des Modal Split zugunsten des Fußverkehrs im Nahbereich und zur Stadt der kurzen Wege. Zudem ist der Fußverkehr Bindeglied zum ÖPNV und damit zum mittleren bis größeren Entfernungsbereich im Umweltverbund.

Maßnahme 12: Förderung des Umweltverbundes - Fußverkehr

Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes mit dem Ziel der Förderung des Fußverkehrs für verschiedene Nutzergruppen (auch als Bindeglied zum ÖPNV)

Maßnahmenträger: Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum: kurzfristig
Kosten: mittel

3.10 Prüfung Lärmbelastung und Maßnahmen zur Lärminderung im Zuge der BAB A 4

Der Anspruch Lärmvorsorge wurde in der Planfeststellung zum Ausbau der BAB A 4 ermittelt mit dem Ergebnis, dass in dem Bereich keine Lärmschutzwand erforderlich ist. Allerdings ist das Stadtgebiet von Radebeul-Ost dem Lärm der BAB 4 – insbesondere bei entsprechender Wetterlage – in starkem Umfange ausgesetzt. Die Verkehrsbelegung der Autobahn hat sich in den letzten Jahren erhöht, einhergehend damit steht zu erwarten, dass sich auch die Verkehrslärmbelastung verändert hat. Entsprechend dieser Ausgangslage soll mittels eines Fachingenieurbüros eine Lärmbewertung (Messung und Berechnung) die Betroffenheit des Stadtgebietes untersuchen. Maßnahmen zur Lärminderung sind im Ergebnis darzustellen.

Maßnahme 13: Untersuchung und Wertung der Lärmbelastung der BAB A 4 auf das Stadtgebiet von Radebeul

Durchführung von Lärmbewertung (durch Messung und Berechnung) und Darstellung von Maßnahmen zur Lärminderung

Maßnahmenträger:	Große Kreisstadt Radebeul
Zeitraum:	kurzfristig
Kosten:	gering bis mittel

Zum verstärkten Schutz der Wohngebiete in Radebeul-Ost, insbesondere im Bereich zwischen Meißner Straße und Waldstraße, die zwar im Zuge des Ausbaus der BAB A4 (Planfeststellungsverfahren) bezüglich der Lärmvorsorge mit betrachtet wurden, jedoch keine aktive Lärmvorsorge daraus erhalten haben, jedoch latent einer hohen Verlärmung ausgesetzt sind sowie zur Entwicklung und zum Schutz der ruhigen Gebiete mit Erholungsfunktion auf Radebeuler- und Dresdner Stadtgebiet sind die Möglichkeiten eines zusätzlichen Lärmschutzes im Rahmen einer Machbarkeitsstudie gemeinsam mit der Landeshauptstadt Dresden und der Autobahn GmbH zu prüfen. Darin sind insbesondere innovative Ansätze - wie z.B. so genannte "Diffraktoren" - zu berücksichtigen, aus denen ggf. beispielhafte Pilotprojekte abgeleitet werden könnten.

Maßnahme 14: Prüfung von Möglichkeiten der Lärminderung an der BAB A 4 im Bereich Radebeul Ost und im Bereich Dresden Heidefriedhof/Junge Heide gemeinsam mit der Stadt Dresden und der Autobahn GmbH

Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Realisierung innovativer Ansätze (sogenannte „Diffraktoren“) passiven Lärmschutzes zum Schutz der ruhigen Gebiete und der Wohnbereiche in Radebeul und Dresden im Zuge der BAB A 4 in Zusammenarbeit mit der Stadt Dresden und der Autobahn GmbH

Maßnahmenträger: Stadt Radebeul, Stadt Dresden, Autobahn GmbH (gemeinsam)
Zeitraum: kurz- bis mittelfristig
Kosten: gering bis mittel

3.11 Maßnahmen an Eisenbahnstrecken

Maßnahmen für den Schienenverkehr sind die Lärmsanierungsmaßnahmen an den Eisenbahnstrecken (Ausstattung einzelner Abschnitte mit Schallschutzwänden, finanzielle Förderung Einbau Schallschutzfenster) sowie eine weitere Förderung der Entwicklung von innovativen Lärmschutztechniken, die zentral durch das Eisenbahnbundesamt festgelegt wurden und hier nur informativ enthalten sind. Dafür hat das Eisenbahnbundesamt eine zentrale Lärmaktionsplanung durchgeführt. Für die Stadt Radebeul erfolgte an der Strecke 6363 (von km 103,9 bis km 107,0) für 112 Wohneinheiten eine passive Lärmsanierung. Die Maßnahme ist fertiggestellt. Für die Strecke 6248 von km 9,2 bis km 9,3 und km 9,4 bis km 9,5 gibt es zwei noch zu bearbeitende Lärmsanierungsabschnitte (140002 mit sehr hoher Priorität, 1400004 mit nachrangiger Priorität).

3.12 Weitere Ansätze der Lärminderung

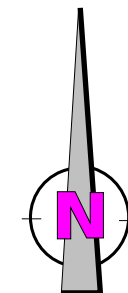
Weiterhin gehören stadtplanerische Ansätzen zu den Handlungsfeldern der Lärmaktionsplanung. So sollen im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung keine Planungen neuer Wohnbauflächen an stark belasteten Hauptverkehrswegen oder geplanten Verkehrswegen entstehen bzw. Pufferzonen (durch andere (z. B. Mischnutzungen oder durch Gebäude mit weniger lärmempfindlichen Nutzung) geschaffen werden. Weiterhin können in betroffenen B-Plan-Gebieten Festsetzungen getroffen werden, die die Ausrüstung von Wohngebäuden mit Schallschutzfenstern und Lüftungsanlagen sowie eine Fassadenbegrünung (auch Klima-relevant) vorschreiben. Nicht zuletzt führt eine umwelt- und lärmschutzgerechte Stadtentwicklung dazu, dass sich die bestehende Lärmsituation für die Wohnbevölkerung nicht weiter verschlechtert.


Wie bereits erläutert, sollten auch im Zuge der weiteren städtebaulichen Entwicklungen Straßenräume und Platzflächen Aufwertungen mit hoher Aufenthaltsqualität (Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen, Stadtplätzen mit städtebaulicher Gestaltung, wie z. B. Grün, Brunnen, Bänken etc.) erfahren und damit weitere Rückzugsorte für Erholung und zum Verweilen geschaffen werden.


Die Fortschreibung von bestehenden Planungskonzepten (wie z. B. das Verkehrsentwicklungskonzept o. ä.) sollten die stärkere Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV und innovative Mobilitätsformen) beinhalten, um so eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum Umweltverbund zu erzielen und damit die Lärm- und Umweltbelastungen in der Stadt zu senken.




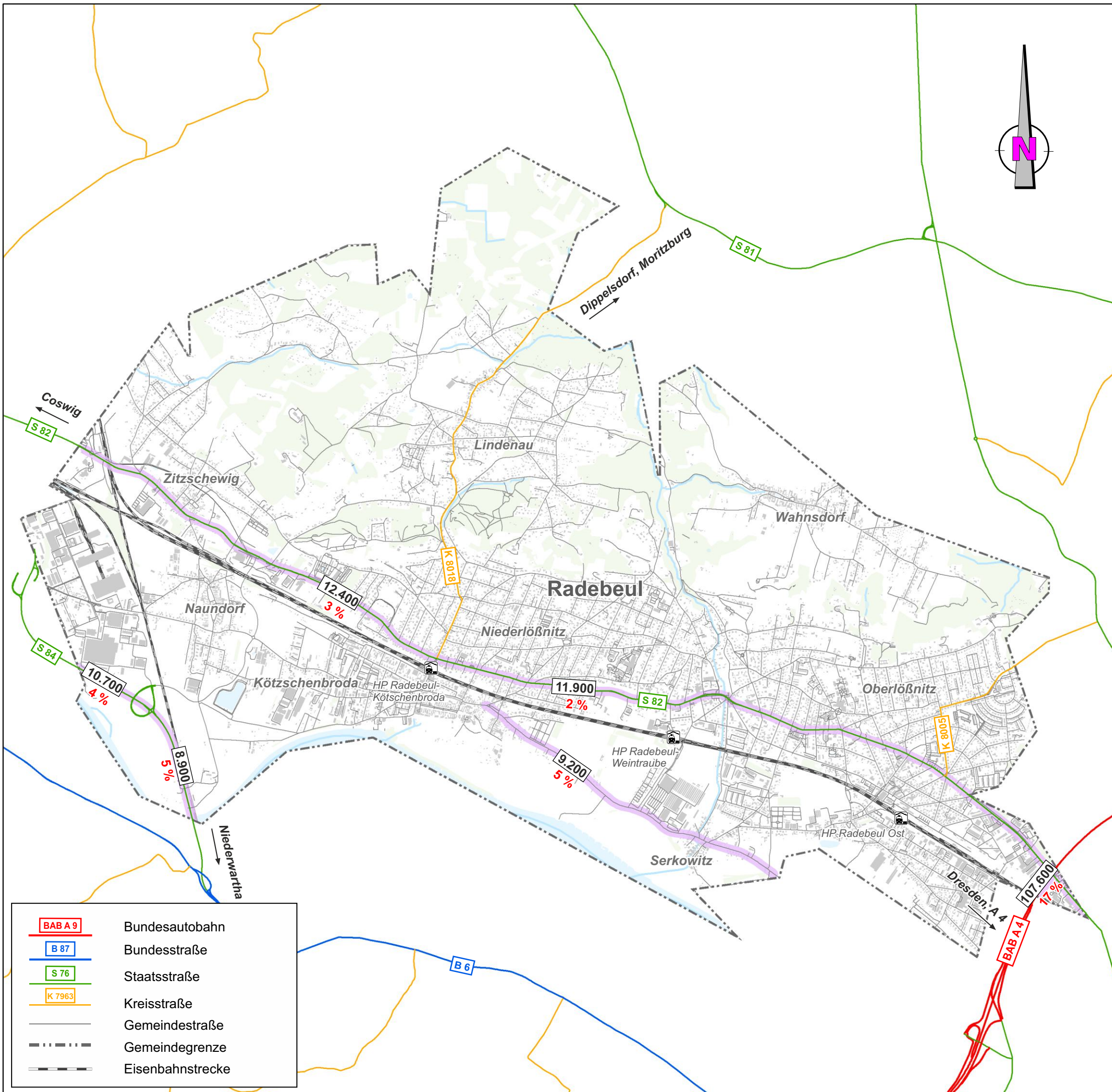
Übersichtskarte und Verkehrsmengen der kartierten Straßen in Radebeul










 kartierter Straßenabschnitt im Gemeindegebiet

 Verkehrsstärke in Kfz/ 24 h (DTV)

 Schwerververkehrsanteil



-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Kreisstraße
-  Gemeindestraße
-  Gemeindegrenze
-  Eisenbahnstrecke

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Abbildung 1



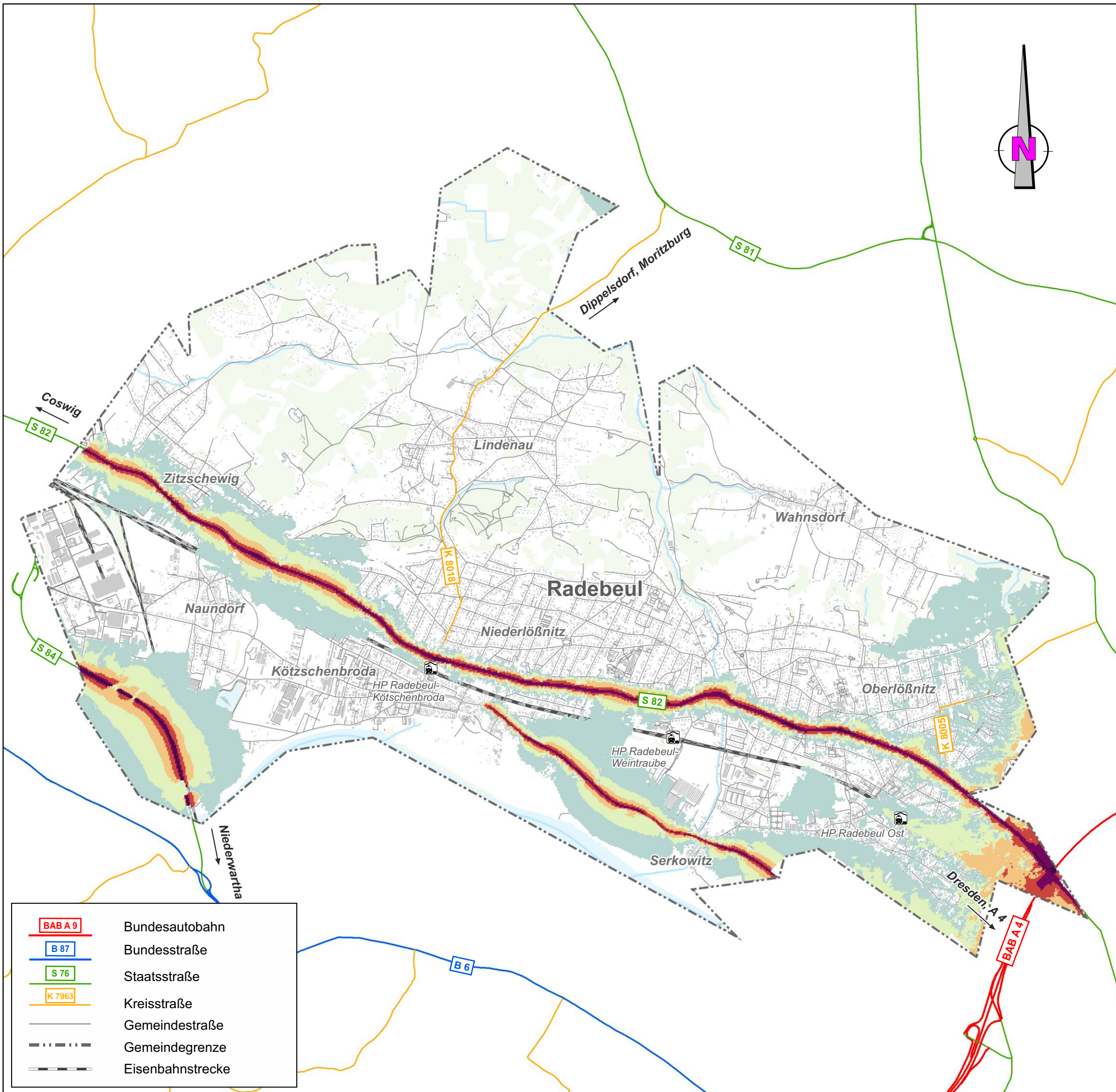
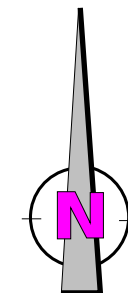


Lärmindex Straßenverkehr L_{DEN}

Ergebnisse der Lärmkartierung im Hauptverkehrsstraßennetz
 L_{DEN} - 24h-Pegel

L_{DEN} - 5dB(A)-Klassen

- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)



Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

- BAB A 9 Bundesautobahn
- B 87 Bundesstraße
- S 76 Staatsstraße
- K 7963 Kreisstraße
- Gemeindefstraße
- - - Gemeindegrenze
- Eisenbahnstrecke

Abbildung 2





Lärmindex Straßenverkehr L_{NIGHT}

Ergebnisse der Lärmkartierung im Hauptverkehrsstraßennetz

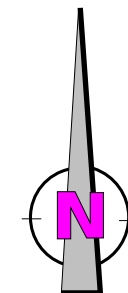
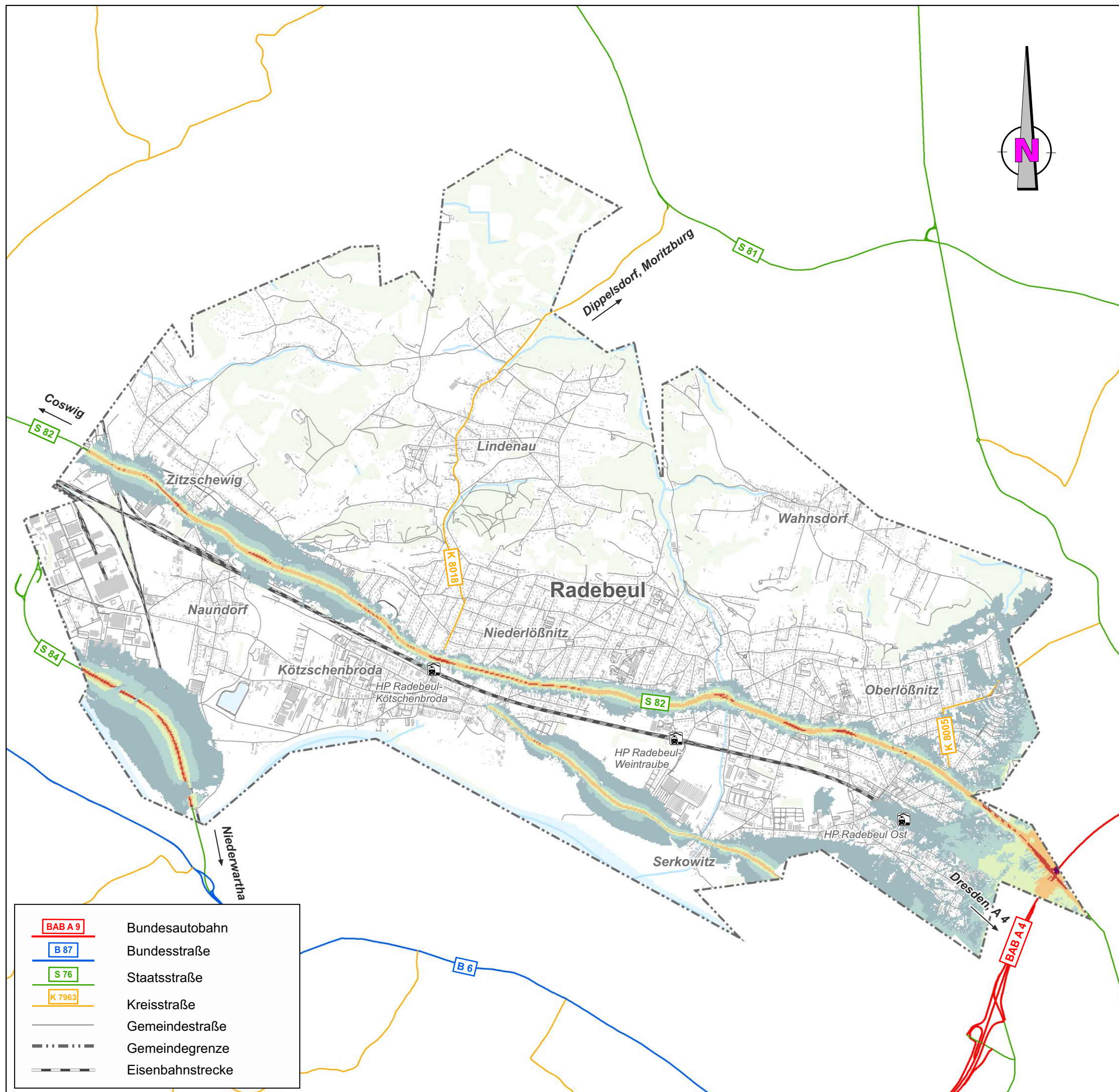
L_{NIGHT} - Nachtpegel 22 - 6 Uhr

L_{NIGHT} - 5dB(A)-Klassen

- ab 45 bis 49 dB(A)
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Abbildung 3

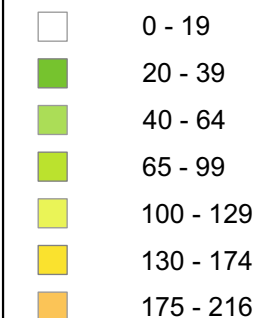


- BAB A 9 Bundesautobahn
- B 87 Bundesstraße
- S 76 Staatsstraße
- K 7963 Kreisstraße
- Gemeindefstraße
- - - Gemeindegrenze
- Eisenbahnstrecke



Lärmkennziffer Straßenverkehr und Lärmschwerpunkte (L_{Night})

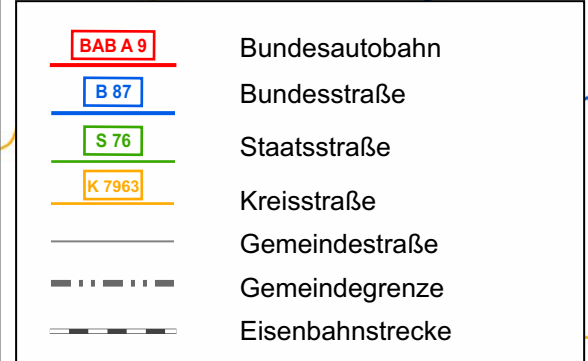
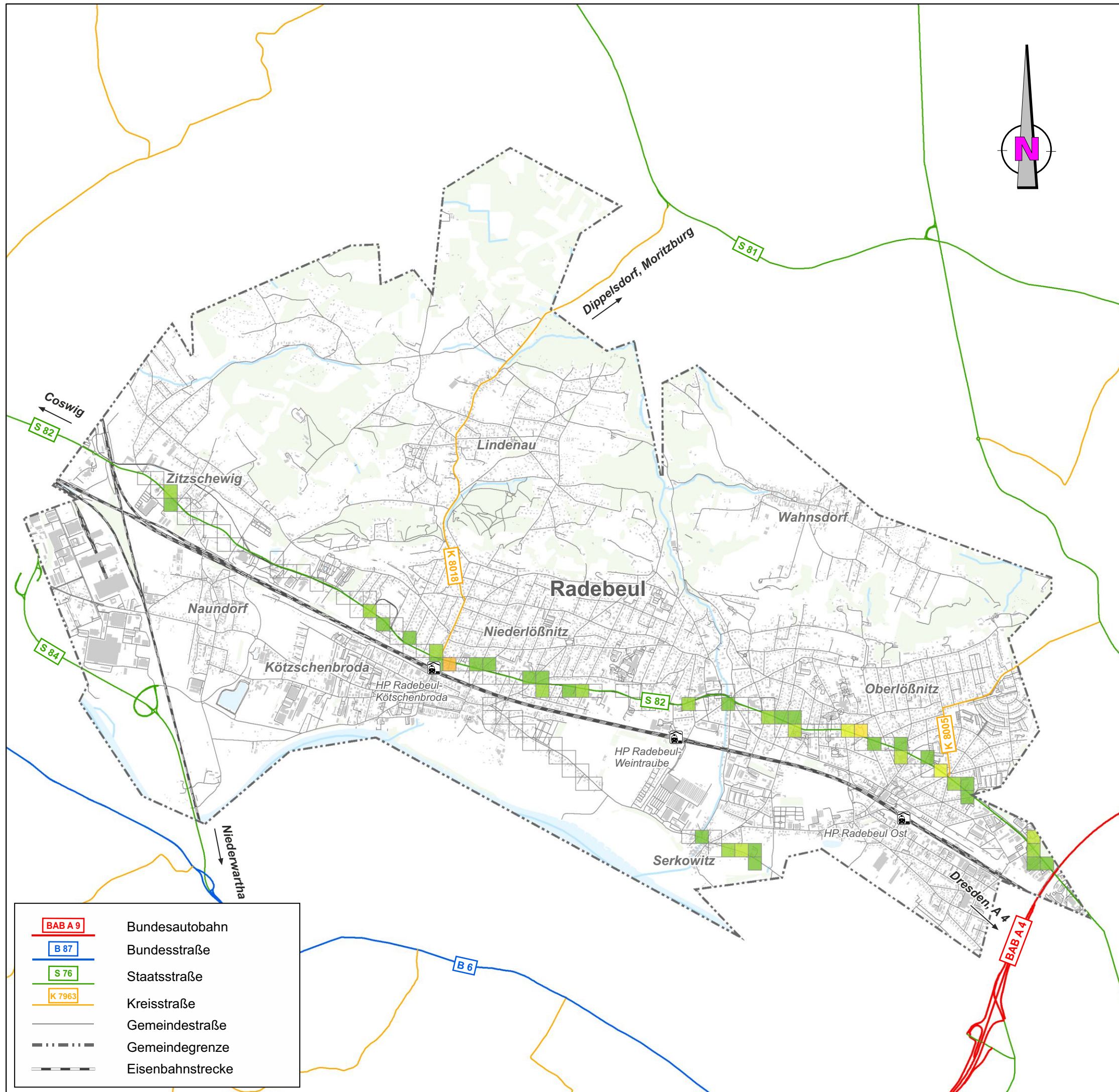
Lärmkennziffer Straßenverkehr und Lärmschwerpunkte im Nachtzeitraum 22 - 6 Uhr

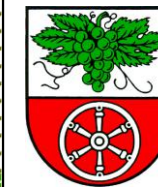


Berechnung: $LKZ = \sum \text{Einwohner} * (L - G)$
 LKZ: Lärmkennziffer
 L: anliegender L_{Night}-Pegel über 55 dB(A)
 G: Bezugswert von 55 dB(A)






Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Abbildung 4





Gebiete mit besonders sensibler Nutzung („Ruhige Gebiete“)

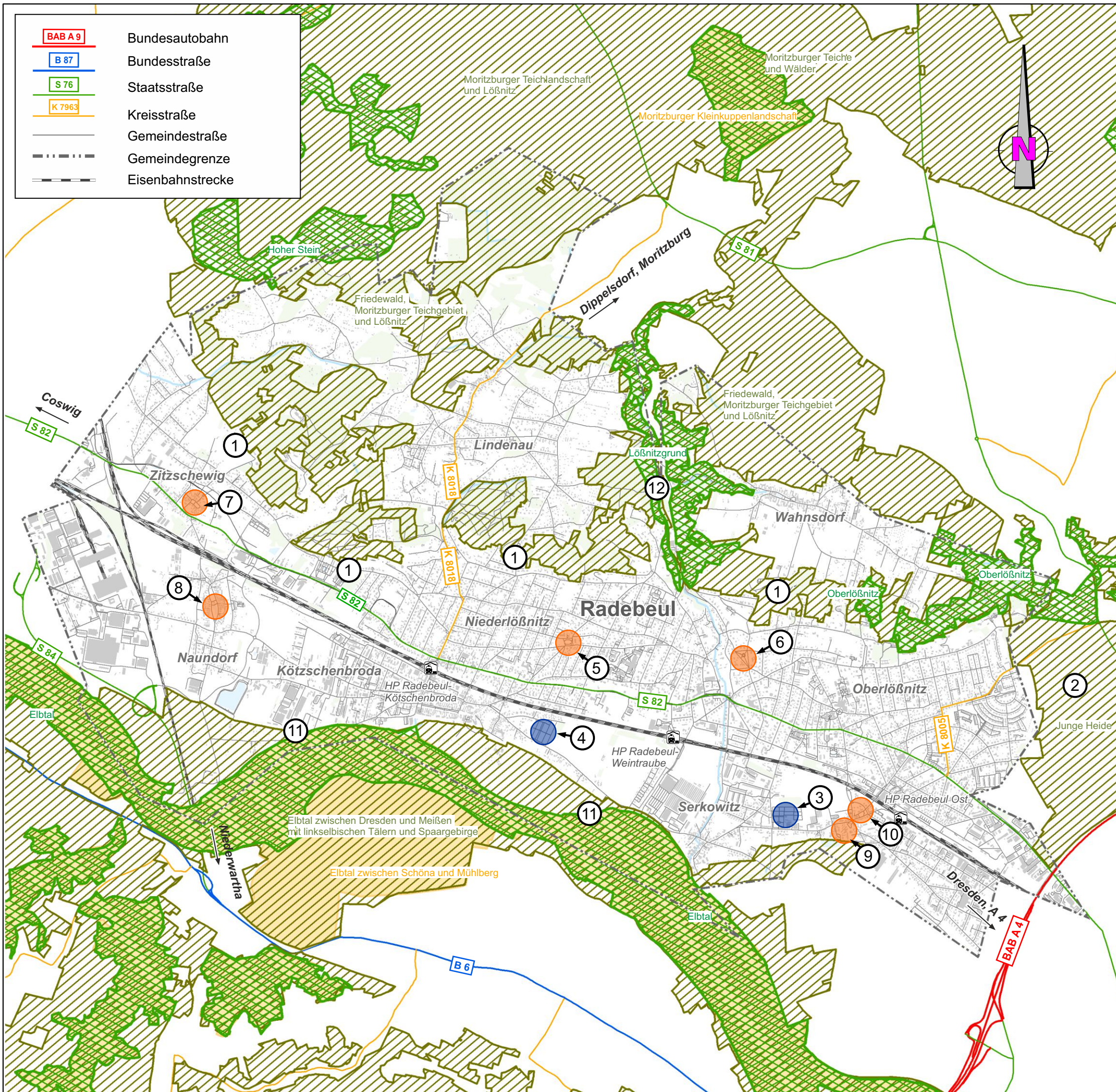
-  Landschaftsschutzgebiete
-  Vogelschutzgebiete
-  FFH-Gebiete
-  Innerstädtische Freiräume
-  Bereiche mit besonderer Ruherwartung/ Stadtoase








Bezeichnung der Gebiete

- 1 Radebeuler Weinberge
- 2 „Junge Heide“
- 3 Friedhof Radebeul-Ost
- 4 Friedhof Radebeul-West
- 5 Rosa-Luxemburg-Platz
- 6 Hörningplatz
- 7 Dorfganger Zitzschewig
- 8 Dorfganger Naundorf
- 9 Dorfganger Radebeul (Am Kreis)
- 10 Robert-Werner-Platz
- 11 Elbufer
- 12 Lößnitzgrund

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten
 Openstreetmap.org

Abbildung 5



	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Eisenbahnstrecke

Lärmaktionsplan Übersicht Stellungnahmen

Nr.	Datum der Stellungnahme	Bezeichnung	Hinweis/ Forderung	Einarbeitungshinweis	Begründung
Beteiligung Entwurf Lärmaktionsplan					
<u>TÖB</u>					
B1.1		Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Meißen	keine Rückäußerung		
B1.2	23.04.2024	Landratsamt Meißen	keine Einwände und Ergänzungen in den Belangen Immissionsschutz und Straßenbaulastträger Kreisstraßen		
B1.3	15.04.2024	Landratsamt Meißen, Gesundheitsamt	(H) es wurden Hinweise gegeben/ keine Einwände und Ergänzungen	zur Kenntnis genommen	
B1.4	02.05.2024	Landeshauptstadt Dresden, Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	(H) fehlender Maßnahmen zur modal-split-Verlagerung	zur Kenntnis genommen + im LAP ergänzt	unter Kapitel 3.10 werden diese Ansätze beschrieben, es wurden die Maßnahmen 11 (Förderung Radverkehr) und 12 (Förderung Fußverkehr) im LAP ergänzt
B1.5		Landesdirektion Sachsen	keine Rückäußerung		
<u>Bürger</u>					
B2.1	16.04.2024	Bürger B2.1	(H) Autobahnlärm breitet sich ungehindert nach Radebeul aus	zur Kenntnis genommen + im LAP ergänzt	Der Anspruch Lärmvorsorge wurde in der Plafe zum Ausbau der BAB A 4 ermittelt mit dem Ergebnis, dass in dem Bereich keine LSW zu errichten ist. Als innovativer Ansatz zum Lärmschutz wurde die Maßnahme 14 - Einsatz von innovativen Ansätzen ("Diffraktoren") zum Schutz vor Lärm im LAP aufgenommen
			(H) Bahnlärm unzureichend betrachtet	zur Kenntnis genommen	Maßnahmen im Eisenbahnlärm nicht relevant für Lärmaktionsplan der Stadt Radebeul. Maßnahmen zum Bahnlärm werden im Lärmaktionsplan des EBA behandelt - sh. auch Ausführungen im Kapitel 3.11 im LAP der Stadt Radebeul. Keine Ergänzung im LAP.
			(H) Meißner Straße: Berücksichtigung von Lärmschutz bei der Straßenbahn	zur Kenntnis genommen	Der Ausbau der Meißner Straße erfolgt auf der Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens - dabei wurde der Lärmschutz mit betrachtet. Es kann in den ausgebauten Bereichen auch von einer Verbesserung der Lärmsituation gesprochen werden. Es wird auf Kapitel 3.6 des LAP verwiesen. Keine Ergänzung im LAP.

Lärmaktionsplan Übersicht Stellungnahmen

Nr.	Datum der Stellungnahme	Bezeichnung	Hinweis/ Forderung	Einarbeitungshinweis	Begründung
			(H) Alternativrouten für Durchgangsverkehr Meißner Straße und Kötzschenbrodaer Straße gewünscht	im LAP ergänzt	Die Meißner Straße und Kötzschenbrodaer Straße haben als Sammelstraße eine besondere Verkehrsbedeutung mit Bündelungsfunktion, der auch nachgekommen werden muss. Alternativrouten in Ost-West-Relation für den Durchgangsverkehr sind im Hauptstraßennetz nicht vorhanden. Eine Verlagerung der Verkehre von der Meißner Straße oder Kötzschenbrodaer Straße in das Nebennetz (Wohngebiete, ruhige Gebiete) ist nicht gewünscht. Keine Ergänzung im LAP.
B2.2	25.04.2024	Bürger B2.2	(H) Lärmsituation A 4 ungenügend berücksichtigt (auch Berücksichtigung Ukrainekrieg)	zur Kenntnis genommen + im LAP ergänzt	Der Lärmaktionsplan basiert auf der bereits 2023 durchgeführten Lärmkartierung und deren Ergebnisse. Darin fließen die Grundlagedaten der SVZ 2020/ 2021 und weiterer kommunaler Verkehrszählungen ein, es wurde die Maßnahme 13 (Bewertung Lärmbelastung der BAB A 4 auf das Stadtgebiet Radebeul) im LAP ergänzt
			(H) fehlende Lärmschutzwand auf Radebeuler Flur wird hinterfragt/ Ergänzung in Maßnahme 8 - Kapitel 3.6 erbeten	im LAP ergänzt	Der Anspruch Lärmvorsorge wurde in der Plafe zum Ausbau der BAB A 4 ermittelt mit dem Ergebnis, dass in dem Bereich keine LSW zu errichten ist. Als innovativer Ansatz zum Lärmschutz wurde die Maßnahme 14 - Einsatz von innovativen Ansätzen ("Diffraktoren") zum Schutz vor Lärm im LAP aufgenommen, zusätzlich Verweis auf Maßnahme 13 (Bewertung Lärmbelastung der BAB A 4 auf das Stadtgebiet Radebeul)
			(H) Überschreitung Verkehrsmengen auf BAB A 4 (8.200 --> 55.200)	zur Kenntnis genommen	Es wurden in der Kartierung die konkreten Verkehrsmengen kartiert. Die 8.200 Kfz/ 24 h erläutern lediglich die Schwelle der zu kartierenden Straßen (Grundlage, ab welcher Verkehrsmengen Straßen zu kartieren ist). Keine Ergänzung im LAP.
			(H) fehlende Daten BAB A 4	im LAP ergänzt	Daten werden ergänzt
			(H) Lärmsanierungsprogramm Sachsen wurde ohne konkrete Vorschläge beschrieben	zur Kenntnis genommen	Es wird beschrieben, wie mit der Möglichkeit der Lärmsanierung umgegangen werden kann. Für welche Straßenabschnitte/ Gebäude das zutrifft, ist durch die Eigentümer bei der Straßenbauverwaltung zu beantragen. Keine Ergänzung im LAP.
			(H) warum wurden keine <u>Lärmmessungen</u> als Grundlage für die Lärmaktionsplanung durchgeführt	zur Kenntnis genommen + im LAP ergänzt	Der Lärmaktionsplan basiert auf der bereits 2023 durchgeführten Lärmkartierung und diese auf zahlreichen Grundlagedaten (Verkehrsmengen, Schwerverkehrsanteile, Gelände, Gebäude etc.) und deren Ergebnisse - das ist gesetzliche Vorgabe, von der in der Lärmaktionsplanung nicht abgewichen werden kann. Es wurde die Maßnahme 13 (Bewertung Lärmbelastung der BAB A 4 auf das Stadtgebiet Radebeul) im LAP ergänzt
			(H) Aufnahme Kontakt mit Landeshauptstadt Dresden und Autobahn GmbH hinsichtlich Lärmschutzwände an der BAB A 4	zur Kenntnis genommen + im LAP ergänzt	Der Anspruch Lärmvorsorge wurde in der Plafe zum Ausbau der BAB A 4 ermittelt mit dem Ergebnis, dass in dem Bereich keine LSW zu errichten ist. Als innovativer Ansatz zum Lärmschutz wurde die Maßnahme 14 - Einsatz von innovativen Ansätzen ("Diffraktoren") zum Schutz vor Lärm im LAP aufgenommen als gemeinsame Aufgabe der Stadt Radebeul, Stadt Dresden und der Autobahn GmbH.

Lärmaktionsplan Übersicht Stellungnahmen

Nr.	Datum der Stellungnahme	Bezeichnung	Hinweis/ Forderung	Einarbeitungshinweis	Begründung
B2.3	01.05.2024	Bürger B2.3	(H) Tempo 30 auf der Kötzschenbrodaer Straße sollte als Maßnahme ergänzt werden (Gerichtsurteil VG Dresden als Begründung)	zur Kenntnis genommen	Die Stadt Radebeul beabsichtigt grundsätzlich die Beibehaltung von 50 km/ h in Sammelstraßen, nach Abschluss des Gerichtsverfahrens (Urteil ist noch nicht rechtskräftig) wird die Stadt das Urteil umsetzen. Keine Aufnahme im LAP.
B2.4	02.05.2024	Bürger B2.4	(H) Meißner Straße mit Tempo 30	zur Kenntnis genommen	Die Umsetzung Tempo 30 auf der Meißner Straße wird aufgrund der Verkehrsbedeutung (Sammelstraße/ Staatsstraße mit der Aufgabe der Bündelung des Verkehrs/ keine Verdrängung in Wohngebiete und ruhige Gebiete) und aufgrund der ÖPNV-Achse nicht im LAP aufgenommen. Keine Ergänzung im LAP.
			(H) Meißner Straße mehr Bäume	zur Kenntnis genommen	Pflanzungen von Bäumen/ Straßengrün erfolgen entsprechend den Möglichkeiten und örtlichen Gegebenheiten im Rahmen von Neu- und Umbaumaßnahmen. Aufgrund der bestehenden Leitungslage sind Neupflanzungen häufig nicht möglich. Bäume/ Blattgrün haben nur bedingt Einfluss auf die Lärmimmission. Keine Ergänzung im LAP.
			(H) keine Einzelfalllösungen im Lärmaktionsplan enthalten	zur Kenntnis genommen	Der Lärmaktionsplan ist ein übergeordnetes Werk der Stadt. In diesem werden die Lärmschwerpunkte aus der zentralen Kartierung des Verkehrslärms erfasst, basierend auf dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen. Subjektives Empfinden sollte keine Grundlage für Gutachten bilden. Keine Ergänzung im LAP.
			(H) Meißner Straße wird nicht als eine Verbesserung der Lärmbelastung empfunden (mehr Verkehr)	zur Kenntnis genommen	Der Ausbau der Meißner Straße erfolgt nach den gültigen aktuellen Regelbauweisen. Hier kommen Bauweisen (Straßenoberfläche, Schiene, Weiche, Untergrund) zum Einsatz, die deutlich leiser sind als noch vor wenigen Jahren (neue Regelbauweisen/ neue Vorschriften) und deutlich leiser als die Meißner Straße vor dem Umbau nach mehreren Jahrzehnten Nutzung. Mehr Verkehr auf der Meißner Straße konnte im Rahmen der regelmäßigen Verkehrszählungen des Bundes (SVZ) nicht nachgewiesen werden (sh. S. 7 des LAP)
			(H) Verkehrsverlagerung von der Meißner Straße im LAP aufnehmen	zur Kenntnis genommen	Die Meißner Straße hat als Sammel- und Staatsstraße eine besondere Verkehrsbedeutung mit Bündelungsfunktion, der auch nachgekommen werden muss. Eine Verlagerung der Verkehre von der Meißner Straße in das Nebennetz (Wohngebiete, ruhige Gebiete) ist nicht gewünscht. Keine Ergänzung im LAP.
			(R) neun redaktionelle Anmerkungen	im LAP berücksichtigt	