



Stadt
Meißen

**Evaluierung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes
in Stufe 4 der EU-Umgebungslärmrichtlinie**

Fassung vom 28.05.2024

Impressum

Titel: Evaluierung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in Stufe 4 der EU- Umgebungslärmrichtlinie: Bericht

Auftraggeber: Große Kreisstadt Meißen
Amt für Stadtplanung und -entwicklung
Markt 1, 01662 Meißen

Auftragnehmer: hartig & ingenieure
Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltplanung mbH
Am alten Bad 4
09111 Chemnitz

Bearbeiter: Nathalie Schramm (M. Sc. Geophysik)
Marcel Klemm (Dipl.- Ing. für Umwelttechnik (FH))
Karsten Hartig (Dipl. - Geophysiker)

Stand: 28.05.2024

Inhaltsverzeichnis

1.	Veranlassung	4
1.1	Allgemeines.....	4
1.2	Lärmaktionsplanung der Stadt Meißen	5
2.	Analyse der Lärmsituation auf Grundlage der Lärmkartierung	9
2.1	Umfang der Lärmkartierung	9
2.2	Grundlagen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung	11
2.3	Straßenverkehrsentwicklung	15
2.4	Entwicklung weiterer kartierungsrelevanter Eingangsgrößen	17
2.5	Ergebnisse der Lärmkartierung.....	18
3.	Ruhige Gebiete	24
4.	Evaluierung Maßnahmen LAP 2018	27
4.1	Umsetzungsstand LAP 2018.....	27
4.2	Umgesetzte Maßnahmen des LAP 2018.....	28
4.3	Nicht oder unvollständig umgesetzte Maßnahmen des LAP 2018.....	30
4.4	Allgemeine Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms außerhalb des regulären Maßnahmenkatalogs des LAP	34
4.5	Strategische Maßnahmen.....	36
4.6	Maßnahmen zur Lärmvorsorge und Lärmsanierung	37
4.7	Städtebauliche Maßnahmen	38
5.	Zwischenfazit	39
6.	Maßnahmenkonzept	40
6.1	Allgemeines.....	40
6.2	Maßnahmen des Lärmaktionsplans.....	42
7.	Zusammenfassung und Ausblick	61
8.	Anlagen	62
9.	Literaturverzeichnis	63

1. Veranlassung

1.1 Allgemeines

Lärm ist eines der von der Bevölkerung am deutlichsten wahrgenommenen Umweltprobleme der heutigen Zeit. Insbesondere als störend empfundener Lärm resultiert zu einem großen Anteil aus den Verkehren auf Straßen, Schienen und in der Luft. Eine Belastung durch Lärm kann je nach Dauer und Stärke des Pegels zu gesundheitlichen Risiken oder gar Schädigungen bei den Betroffenen führen.

Vordergründig zum Schutz des menschlichen Organismus, aber auch zur Minimierung der Kosten, welche der Volkswirtschaft indirekt durch Ausgaben im Gesundheitswesen entstehen, wurde durch das Europäische Parlament mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG [1]) ein europaweit einheitliches Konzept aufgestellt, um Umgebungslärm zu verringern bzw. zu vermeiden.

Gemäß dieser Richtlinie und den darauf basierenden nationalen Vorschriften und Vorgaben der einzelnen Bundesländer, ist für Hauptverkehrsstraßen, Hauptschienenwege, Großflughäfen und Ballungsräume eine Lärmkartierung (LK) mit anschließender Lärmaktionsplanung (LAP) durchzuführen. Ziel der EU- Umgebungslärmrichtlinie ist die

- Ermittlung der Schallausbreitung und Lärmbetroffenheit sowie deren graphische Darstellung in Lärmkarten und
- die Auseinandersetzung mit der lokalen Lärmsituation und gegebenenfalls Zusammenstellung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. langfristigen Verminderung von Lärmbelastungen sowie zum Schutz ruhiger Gebiete in Lärmaktionsplänen.

Um die Lärmbelastung der Bevölkerung einschätzen, darstellen und beurteilen zu können, wird im ersten Schritt eine Lärmkartierung durchgeführt. Für die Erstellung der Lärmkartierung und Ermittlung der Betroffenheiten wurden europaweit einheitliche Berechnungsmethoden entwickelt (CNOSSOS-EU).

Die Lärmaktionspläne werden auf Grundlage der vorliegenden Lärmkartierung nach § 47d BImSchG Abs. 3 erstellt. Dabei ist nach Abs. 3 die Bevölkerung bei der Lärmaktionsplanung rechtzeitig und effektiv zu beteiligen.

Die Erstellung der Lärmkartierung und der Lärmaktionspläne sind in einem Turnus von 5 Jahren zu überprüfen, zu aktualisieren und fortzuschreiben.

Folgende Tabelle stellt die gesetzlichen Termine und Zuständigkeiten der Umgebungslärmrichtlinie in Sachsen dar. Mit Änderung des BImSchG ist seit dem 01.01.2015 des Eisenbahn- Bundesamt auch für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken verantwortlich.

Tabelle 1: Zuständigkeiten in Sachsen, Übernommen aus [2]

zu untersuchen	Zuständigkeit in Sachsen		
	Lärmkartierung (LK)/ Lärmaktionsplanung (LAP)	Lärmkarten bis ¹⁾	Lärmaktionspläne bis ¹⁾
Ballungsräume > 100 000 Einwohner (DD, L, C)	LK: Gemeinden LAP: Gemeinden	30. Juni 2022 und danach alle 5 Jahre zum 30. Juni	18. Juli 2024 und danach alle 5 Jahre zum 18. Juli.
Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr ²⁾	LK für Gemeinden: bis 80 000 EW: LfULG ab 80 000 EW: Gemeinden LAP: Gemeinden	30. Juni 2022 und danach alle 5 Jahre zum 30. Juni	18. Juli 2024 und danach alle 5 Jahre zum 18. Juli.
Haupteisenbahnstrecken > 30 000 Züge/Jahr	LK: Eisenbahn-Bundesamt LAP: Eisenbahn-Bundesamt	30. Juni 2022 und danach alle 5 Jahre zum 30. Juni	18. Juli 2024 und danach alle 5 Jahre zum 18. Juli.
Großflughäfen > 50 000 Flugbewegungen/Jahr	LK: Gemeinden LAP: Gemeinden	30. Juni 2022 und danach alle 5 Jahre zum 30. Juni	18. Juli 2024 und danach alle 5 Jahre zum 18. Juli.

¹⁾ im Turnus von 5 Jahren: qualifizierte Überprüfung und Aktualisierung von Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nötig

²⁾ entspricht einer Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 8.220 Kfz/Tag

Gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie erfolgen Kartierung und Aufstellung/Fortschreibung der Aktionspläne seit 2007/2008 in einem fünfjährigen Turnus. Dazu wurden im Übergang zwischen der ersten und zweiten Stufe die jährlichen Verkehrsmengen, ab denen Straßen zu kartieren sind, von 6 Mio. auf 3 Mio. Kraftfahrzeuge halbiert.

1.2 Lärmaktionsplanung der Stadt Meißen

Aufstellung des Lärmaktionsplans

Die Stadt Meißen ist bezüglich der Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung in einer besonderen Situation. Nachdem gemäß der systematischen Verkehrszählung SVZ 2005 an keiner Zählstelle in der Stadt Verkehrsbelastungen oberhalb der Schwellwerte von 6 Mio. Kfz/ Jahr gezählt wurden, die für die Auslösung zur Durchführung der Lärmkartierung 2007 relevant waren, konnte formal auf eine Kartierung in der ersten Stufe bzw. auf die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verzichtet werden.

Mit dem Bau des Schottenbergtunnels als Teil der Bundesstraße B 101 veränderten sich ab dem Jahr 2007 die Verkehrsbelegungszahlen im gesamten Hauptstraßennetz von Meißen signifikant. Da somit die Ergebnisse aus der SVZ 2005 für die notwendige Beurteilung der Lärm- und Konfliktsituation keinen aktuellen Zustand mehr abbildeten, beschloss die Stadt Meißen eine gesonderte Aufstellung eines Lärmaktionsplanes im Jahr 2010.

Als Grundlage für die Lärmkartierung erfolgten eigens von der Stadt beauftragte Querschnitt- und Knotenpunktzählungen, die die aktuellen Verkehrsströme entlang hoch frequentierten Straßenzügen abbildeten. Es wurden dabei neben den verpflichtenden Straßenabschnitten, die gemäß der SVZ Verkehrsmengen oberhalb von 16.400 Kfz/ 24h verzeichnen, ebenso Hauptverkehrsstraßen kartiert, die aufgrund der spezifischen örtlichen Situation und den Verkehrsbelegungen eine für die Anwohner erhebliche Lärmbelastung erwarten ließen. Für die Lärmaktionsplanung 2009/2010 gelang mittels der umfangreichen Verkehrszählungen und Kartierungen somit ein realistisches Abbild der Verkehrs- und Lärmsituation im Stadtgebiet von Meißen, sodass ein Lärmaktionsplan mit einem umfassenden Maßnahmenkonzept zur Lärminderung aufgestellt werden konnte.

1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans

In der zweiten Stufe der gesetzlichen Lärmaktionsplanung 2012 wurde aufgrund der umfangreichen Kartierung von 2009 und der unmaßgeblich veränderten Situation der Verkehrsbelastungen auf eine Wiederholung der Kartierung verzichtet, sowie der Lärmaktionsplan 2010, dessen enthaltende Maßnahmen bis dahin größtenteils noch nicht umgesetzt waren, als weiterhin gültig erklärt.

2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Im Jahr 2017 wurde nach einer gutachterlichen Prüfung empfohlen, die landeszentrale Lärmkartierung der Stufe III nicht durchzuführen, da sich aus der SVZ 2015 keine relevanten Veränderungen der Verkehrsmengen abgelesen haben und somit keine erheblichen Verschlechterungen der Lärmsituation bzw. Erhöhung der Betroffenheit zu erwarten waren.

Die Stadt Meißen war im Jahr 2018 gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie dennoch zur Lärmaktionsplanung verpflichtet, um die Lärmsituation des Verkehrs – derweil im dritten Turnus – zu analysieren und in der Evaluierung des im Jahr 2010 erstellen Lärmaktionsplans entsprechende Minderungsmaßnahmen zu konzipieren bzw. fortzuschreiben. Die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans 2018 liegt seit dem 15.05.2019 vor.

Aktuelle Fortschreibung bis 2024

Bis zum 18.07.2024 muss der LAP turnusmäßig fortgeschrieben und dem LfULG Bericht erstattet werden. Als Grundlage der Erstellung des Lärmaktionsplanes liegen die Lärmkartierungen des Eisenbahnbundesamtes vom 01.06.2023 [3] und die Kartierung des Straßenverkehrs durch das LfULG vom 30.06.2022 [4] vor.

Die Lärmaktionsplanung verfolgt dabei einen integrativen Ansatz, wobei strategische gesamtstädtische Planungen und Ziele berücksichtigt werden, insbesondere Verkehrsentwicklungs- und Flächennutzungspläne sowie Pläne der Stadtentwicklung. Hierzu erfolgt die Bearbeitung des Lärmaktionsplanes in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der Stadtverwaltung aus Verkehrs- und Stadtplanung.

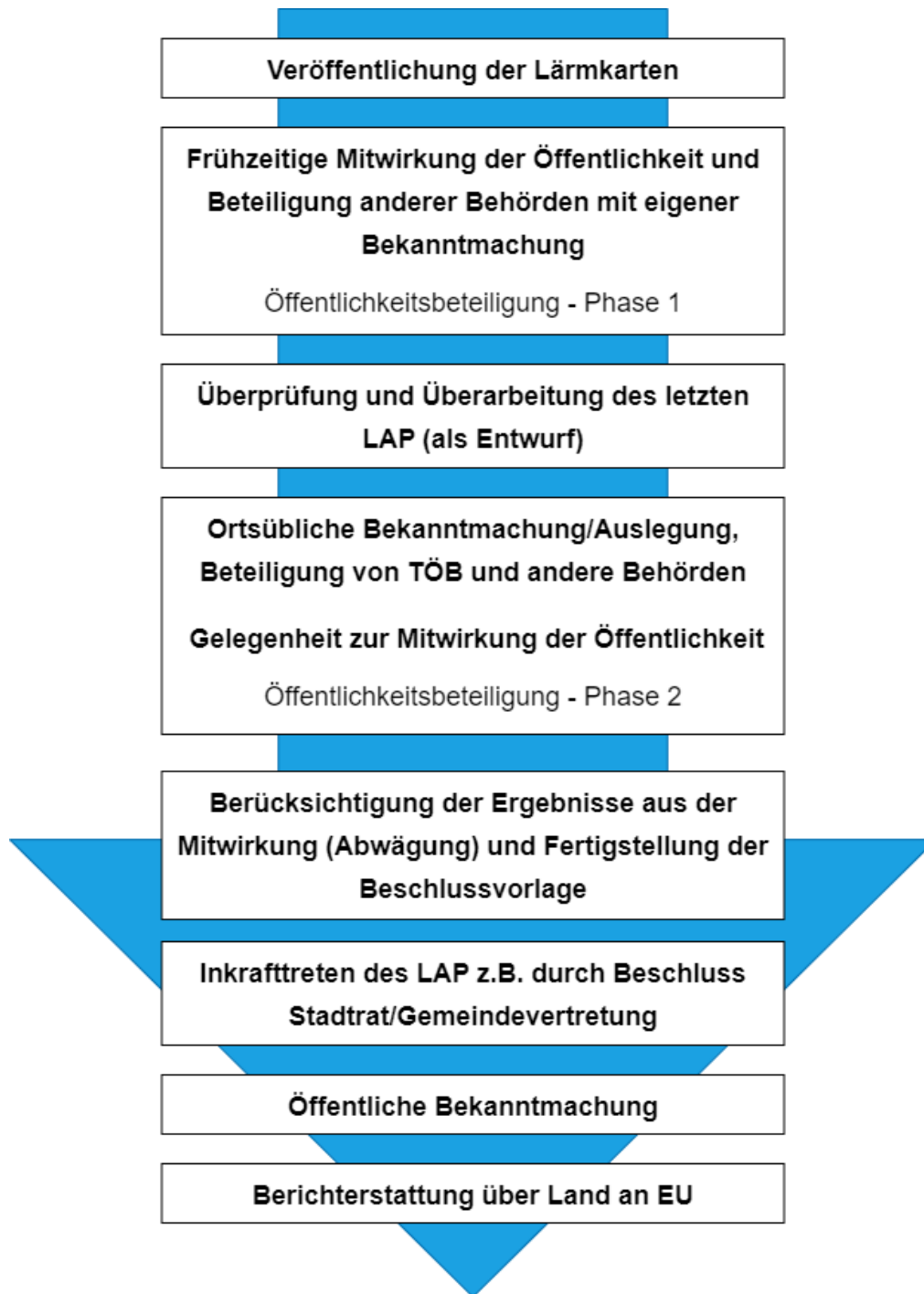


Abbildung 1: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung entsprechen der LAI-Hinweise 2022 [5]

Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Fortschreibung des LAP 2024

Die öffentliche Auslegung des Entwurfes der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erfolgte im Zeitraum vom 04.03.2024 bis einschließlich 04.04.2024. Der Entwurf konnte auf der Internetseite der Stadt Meißen, dem Beteiligungsportal des Freistaates Sachsen und im Baudezernat der Stadt Meißen eingesehen werden. Die Bürger der Stadt Meißen sowie Träger öffentlicher Belange (TÖB) konnten sich in diesem Zeitraum mit den Ausführungen zu Maßnahmen und Vorhaben auseinandersetzen und waren aufgefordert, eigene Vorschläge und Änderungswünsche für einen besseren Schutz gegen Verkehrslärm einzureichen.

Seitens der Bürger wurde keine Beteiligung der Stadt Meißen übermittelt.

Die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden dokumentiert, ausgewertet und gegebenenfalls in die aktuelle Lärmaktionsplanung eingearbeitet. Eine entsprechende Abwägungstabelle ist in Anlage 6 einsehbar.

2. Analyse der Lärmsituation auf Grundlage der Lärmkartierung

2.1 Umfang der Lärmkartierung

Wie beschrieben wurde die aktuelle Lärmkartierung vom LfULG durchgeführt. In früheren Stufen der Lärmaktionsplanung erfolgte die Lärmkartierung unter Eigenverantwortung der Stadt Meißen, wobei die letzte Lärmkartierung aus dem Jahr 2009 stammt.

Die aktuelle Lärmkartierung (2022) war für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugsbewegungen/Jahr, und Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr durchzuführen.

Außerdem ist erstmals das zum 31.12.2018 in Kraft getretene europaweit einheitliche Berechnungsverfahren CNOSSOS-EU verwendet worden. Dies machte es nötig, den gesamten Bestand zu kartierender Straßen, Schienenwege und Großflughäfen neu zu kartieren. Generell gilt jedoch § 47c BImSchG, demnach die vorhandenen Lärmkarten mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten sind. [6]

Die 2022 in Meißen kartierten Verkehrswege sind in Abbildung 2 dargestellt.

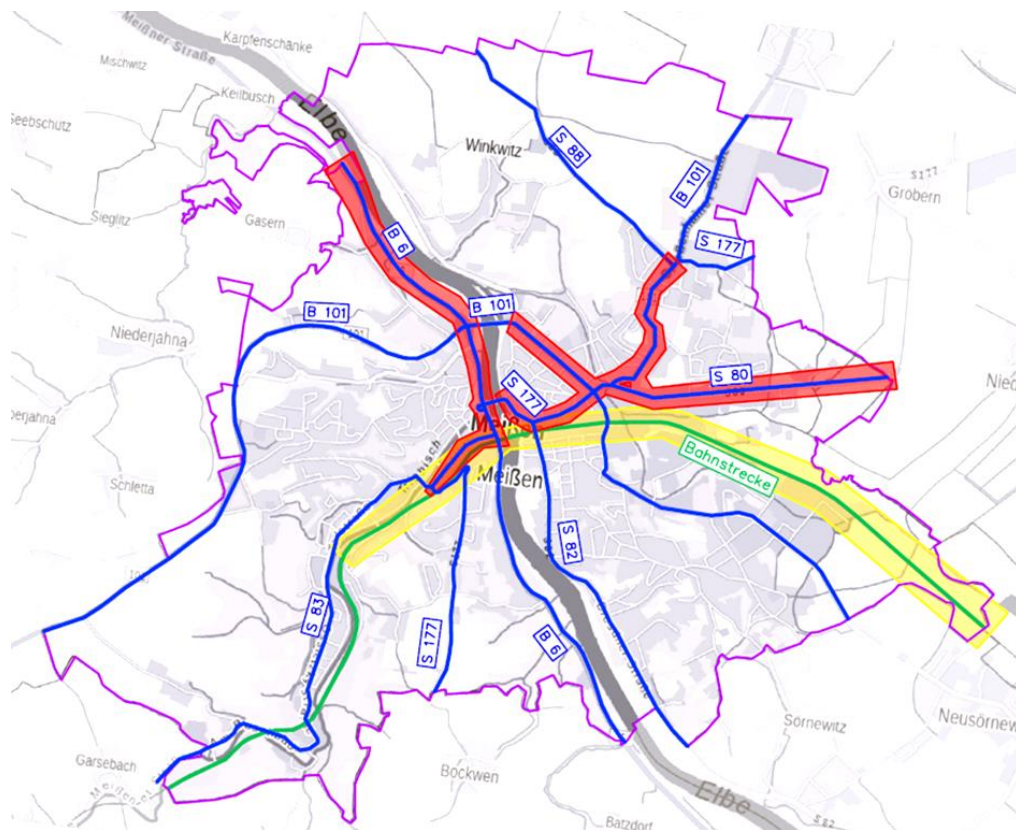


Abbildung 2: Hauptverkehrswege Meißen, Lärmkartierte Straßenbereiche rot unterlegt, Lärmkartierte Eisenbahnstrecke gelb unterlegt

Straßennetz:

Die Lärmkartierung untersuchte die Emissionen folgender Hauptverkehrsstrecken in Meißen:

- B 6 - Hochuferstraße und Uferstraße
- S 177 - zw. Knoten mit B 6 und Knoten mit S 83
- S 177 - Bahnhofsstraße sowie Großenhainer Straße bis Knoten Dieraer Weg
- S 101 - Goethestraße und Rosa-Luxemburg-Straße
- S 80 - Niederauer Straße

Voraussetzung für die Kartierung eines Streckenabschnitts ist die Überschreitung einer Verkehrsbelegung von 3 Millionen Kfz/Jahr bzw. 8.200 Fahrzeugen pro Tag. Die Zahl der kartierten Streckenabschnitte hat sich im Vergleich zu 2009 etwa halbiert.

Schienenstrecken:

In der Lärmaktionsplanung 2010 wurde der Schienenverkehrslärm nicht näher betrachtet, da die Belastung der Eisenbahnstrecken in Meißen unterhalb des damaligen Schwellenwertes zur Auslösung der Lärmkartierung von 60.000 Zugbewegungen pro Jahr (Stufe I) lag. Somit wurde der Schienenverkehr als potenzielle Lärmquelle 2010 nicht bei der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes berücksichtigt. Die Problematik des Schienenverkehrs wurde in der damaligen Lärmaktionsplanung in Hinsicht auf die Lärmbelastung der Bevölkerung nur qualitativ beschrieben.

In der Stufe II sowie in der Stufe III der Lärmaktionsplanung waren „Haupteisenbahnstrecken“ mit der Definition von bis zu 30.000 Zugbewegungen pro Jahr zu kartieren. Der Schienenverkehrslärm in Meißen beschränkte sich auf die durch den Ort führende Eisenbahntrasse im Ost-West-Verlauf, welche aufgrund ihrer regionalen Verbindungsfunktion mit einem jährlichen Aufkommen von über 28.500 Personen- und ca. 1.500 Güterzügen sowie ca. 250 sonstigen Verkehren ebenfalls in den Lärmkartierungen Beachtung findet. Die DB Regio AG betrieb die S-Bahnlinie S1 auf der Relation Meißen-Triebischtal – Dresden – Pirna – Schöna.

Seit April 2018 sind auf der Eisenbahntrasse der Stadt Meißen geringe Steigerungen zu verzeichnen, da S-Bahnen des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) aus der Taktverdichtung zwischen Meißen – Dresden – Pirna ebenfalls alle Haltepunkte der Stadt Meißen anfahren. Insgesamt verkehren nun 4 Züge der S-Bahnlinie S1 pro Stunde zu den Spitzenzeiten vor- und nachmittags. Dies ist insgesamt als positiv zu bewerten, da die Taktverdichtung eine kaum wahrnehmbare Erhöhung der Lärmbelastung bei gleichzeitiger Verbesserung des ÖV-Angebotes bedeutet.

Von Seiten der Staatsregierung wird, mit Unterstützung des Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), eine Wiederaufnahme des Betriebs auf der Strecke Meißen – Döbeln angestrebt [7]. Das Vorhaben ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht umgesetzt.

Die Lärmkartierung untersuchte die Emissionen der Bahnstrecke 6386 in Meißen. Folgende Streckenabschnitte sind berücksichtigt:

- Meißen Triebischtal DB-Grenze - Meißen Triebischtal
- Meißen Triebischtal - Meißen Altstadt
- Meißen Altstadt – Meißen
- Meißen – Neusörnewitz

2.2 Grundlagen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Kartierungsgrundlagen

Die Schallberechnungen erfolgen generell in einem dreidimensionalen Stadt- bzw. Geländemodell. Dieses beinhaltet die vorhandene Bebauung in Lage und Höhe sowie eventuelle Schallschutzeinrichtungen (Wände, Wälle). Darüber hinaus gehen folgende straßenverkehrliche Grundlagen in die Schallberechnungen ein:

- Lage, Verlauf und Neigungen von Straßen
- Verkehrsmenge
 - auf Basis durchgeführter Verkehrserhebungen – insbesondere der regelmäßig durch die BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) durchgeführten Straßenverkehrszählung (SVZ) in Bund und Ländern. Darüber hinaus obliegt es der Gemeinde selbst, Lärmkartierungen auf freiwilligen Zusatzstrecken in Auftrag zu geben, wenn der Wunsch besteht, weitere lärmbelastende Verkehrsschwerpunkte zu analysieren (auch unterhalb der Schwellenwerte).
- Anteile verschiedener Fahrzeugkategorien
 - Fahrzeuge werden aufgrund der Merkmale in 5 Klassen eingeteilt (siehe Tabelle 2)
- zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- Art der Fahrbahnoberfläche

Tabelle 2: Fahrzeugklassen für die Berechnung nach CNOSSOS-EU [8], Klasse 5 ist optional

Fahrzeugklassen

Klasse	Bezeichnung	Beschreibung	Fahrzeugklasse in EG-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge ⁽¹⁾	
1	Leichte Kraftfahrzeuge	PKW, Lieferwagen ≤ 3,5 t, Geländewagen (SUV) ⁽²⁾ , Großraumlimousinen ⁽³⁾ , einschließlich Anhänger und Wohnwagen	M1 und N1	
2	Mittelschwere Fahrzeuge	Mittelschwere Fahrzeuge, Lieferwagen > 3,5 t, Busse, Wohnmobile usw. mit zwei Achsen und Doppelbereifung auf der Hinterachse	M2, M3 und N2, N3	
3	Schwere Fahrzeuge	Schwere Nutzfahrzeuge, Reisebusse, Busse, mit drei oder mehr Achsen	M2 und N2 mit Anhänger, M3 und N3	
4	Zweirädrige Kraftfahrzeuge	4a	Zwei-, drei- und vierrädrige Mopeds	L1, L2, L6
		4b	Motorräder mit und ohne Seitenwagen, drei- und vierrädrige Motorräder	L3, L4, L5, L7
5	Offene Klasse	Entsprechend dem künftigen Bedarf	k. A.	

⁽¹⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.

⁽²⁾ SUV (Sports Utility Vehicles) Geländewagen.

⁽³⁾ MPV (Multi-Purpose Vehicles) Mehrzweckfahrzeuge.

Nach Möglichkeit greift die Lärmkartierung der Schienenwege auf das gleiche Geländemodell wie das des Straßenverkehrs zurück. Es werden unter anderem abgebildet:

- Lage, Verlauf und Neigungen von Schienenwegen
- Höchstgeschwindigkeiten
- verschiedene technische Parameter der Schienenfahrzeuge u. A. Antriebsart, Zuglänge, Art der Bremsen

Berechnungsgrößen

Für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung werden gemäß der 34. BImSchV zwei Lärmindizes verwendet: Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex LDEN (Day-Evening-Night) und der Nachtlärmindex LNIGHT. Bei den Größen LDEN und LNIGHT handelt es sich um einen mittels A-Filter bewerteten, äquivalenten Dauerschallpegel für einen einjährigen Beurteilungszeitraum. Die A-Bewertung passt die Messergebnisse von Schalldruckmessungen an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs an und wird durch das (A) hinter dB gekennzeichnet. LDEN kann als 24-Stunden-Mittelwert angesehen werden, wobei Schallereignisse, je nachdem zu welcher Zeit sie auftreten, unterschiedlich gewichtet werden.

Die Ergebnisse der Berechnung werden gemäß der gültigen Berechnungsvorschriften (CNOSSOS-EU) in farbigen Rasterlärmkarten in Form von Isophonen (kartographische Darstellung der Bereiche mit identischen Pegelwerten) mit jeweils 5 dB(A) Abstufung in einem 10 m x 10 m Raster dargestellt. Ist ein Gebiet nicht farblich hinterlegt, so liegen die Geräuscheinwirkungen dort unterhalb der Pegelgrenze von 50 dB(A) für den 24 Stunden-Pegel LDEN oder 45 dB(A) für den Nachtlärmpegel. Sie beruhen auf Berechnungen der Lärmindizes in 4 m Höhe und werden je Rasterpunkt ermittelt.

Die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten erfolgt nach Vorgabe der 2022 eingeführten „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB). Mit Einführung der BEB kommt es zu einer Änderung in der Methodik der Belastetenermittlung, die gegenüber den bisherigen Kartierungsrunden eine deutliche Erhöhung der Lärmbetroffenheiten bedingt. Die BEB sieht vor, dass alle Einwohner eines Gebäudes auf die 50% lautesten Fassadenpunkte, virtuelle Messpunkte an den Seiten eines Gebäudes, verteilt werden (Grenze ist der 50%-Meridian). In den früheren Kartierungsrunden wurde die Einwohnerzahl eines Gebäudes auf alle Fassadenpunkte rings um das Gebäude gleichverteilt. Bei beiden Methoden wird dem Einwohneranteil je Fassadenpunkt die dort ermittelte Lärmbelastung zugewiesen. Diese Belastetenzahlen werden für jede Pegelklasse auf Ebene der Gemeinde aufsummiert.

Um die Lärmbelastungen der Anwohner auch qualitativ darstellen zu können, wird die Lärmkennziffer (LKZ) nach Bönninghausen & Popp verwendet (Anlage 3.1.3). Diese hat das Ziel, das Ausmaß der Lärmbelastung vergleichbar zu normieren. Dazu wird für ein festgelegtes Gebiet (100 m x 100 m) die Anzahl der lärm betroffenen Einwohner sowie die Höhe deren Belastung oberhalb eines Schwellwertes (in diesem Fall 55 dB(A) in der Nacht) aufsummiert. Dies ermöglicht einen Vergleich von belasteten Gebieten, da für gleiche Flächengrößen sowohl die Zahl der Lärmbetroffenen als auch die absolute Höhe der Belastung mit gewichtet werden und wird auch als Hotspotanalyse bezeichnet. [9]

Die Lärmindizes nach EU-Umgebungslärmrichtlinie unterscheiden sich definitionsgemäß von den in Deutschland für die Beurteilung der Lärmbelastung nach nationalem Fachrecht geltenden Beurteilungspegeln. Durch die Einführung europaweit verbindlicher Berechnungsmethoden erstmals für die Lärmkartierung 2022 sind die Kartierungsergebnisse nicht mehr vergleichbar mit denen früherer Kartierungsrunden. Grund ist neben einer deutlich präziseren, aber auch rechenaufwändigeren, Schallausbreitungsberechnung, die Änderung des Verfahrens zur Betroffenenenermittlung, welches die Betroffenenanzahlen deutlich ansteigen lässt [9].

Die Karten können zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten sowie der Quantifizierung der Lärmbelastung verwendet werden. Eventuelle Rechtsansprüche können anhand des LDEN oder LNIGHT nicht durchgesetzt werden, sondern verlangen Untersuchungen nach dem nationalen, bundesdeutschen Regelwerk.

Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmkartierung bzw. der Lärmaktionsplanung werden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten. Es wird lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“ abgestellt.

Schallpegelbereich	Bewertung	Hintergrund	
>70 dB(A) L_{DEN} >60 dB(A) L_{Night}	sehr hohe Belastung	<ul style="list-style-type: none"> Sanierungsauslöswerte gem. VLärmSchR 97 [14] sind überschritten Richtwerte gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV [15] können überschritten sein Lärmbelastungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können 	<ul style="list-style-type: none"> Es besteht bei Dauerbelastung ein signifikant erhöhtes Risiko für das Auftreten einer Herz-Kreislauf-Erkrankung bzw. Bluthochdruck, aufgrund stressbedingter Reaktionen des Körpers
>65-70 dB(A) L_{DEN} >55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung - Grenze zur Gesundheitsrelevanz	<ul style="list-style-type: none"> Vorsorgengrenzwerte gem. 16. BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete sind überschritten Sanierungsauslöswerte gem. VLärmSchR 97 [14] für Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete sind überschritten Bei Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen und Schienenwegen in o.g. Gebieten sind Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen 	<ul style="list-style-type: none"> Wichtiges kurzfristiges Umwelthandlungsziel ist die Absenkung der Geräuschbelastung auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß (SRU) [16] <p>Grenze zur Gesundheitsrelevanz: L_{DEN}: 65 dB(A) L_{Night}: 55 dB(A)</p>
>55-65 dB(A) L_{DEN} >45-55 dB(A) L_{Night}	deutliche Belästigung	<ul style="list-style-type: none"> Vorsorgengrenzwerte gem. 16. BImSchV für Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete können überschritten sein. Bei Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen und Schienenwegen kann in o.g. Gebieten Lärmschutz erforderlich werden. Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Belästigungswirkung 	
<55 dB(A) L_{DEN} <45 dB(A) L_{Night}	Belästigung möglich	<ul style="list-style-type: none"> Hauptsächlich durch subjektive Lärmempfindung geprägte Belästigung Laut WHO-Leitlinien zum Umgebungslärm [17] ist eine nächtliche Pegelreduzierung des Straßenverkehrslärms unter 45 dB(A) anzustreben. 	

Abbildung 3: Orientierungshilfe für die Bewertung der Lärmbelastung, Übernommen aus [2]

Die Lärmaktionsplanung umfasst zwar das gesamte Gemeindegebiet, zur Auswahl der Bearbeitungsschwerpunkte werden allerdings insbesondere Abschnitte oberhalb einer festgelegten Auslöseschwelle betrachtet. Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Meißen werden dafür die Pegelgrenzen zur gesundheitlichen Relevanz herangezogen:

- 65 dB(A) für den 24-Stunden-Wert L_{DEN}
- 55 dB(A) für den Nacht-Wert L_{Night}

Mittel- und langfristig sollten laut Umweltbundesamt nicht nur gesundheitsgefährdende Folgen, sondern auch erhebliche bzw. generelle Belästigung durch Lärmemissionen vermieden werden.



Abbildung 4: Lage Verkehrszählstellen

2.3 Straßenverkehrsentwicklung

Die Grundlage der Verkehrsstärkenermittlung ist die systematische Straßenverkehrszählung des Bundes und der Länder. Mittels der SVZ-Daten werden die zu kartierenden Straßenabschnitte festgelegt. Durch die Städte und Gemeinden können jeweils zusätzliche Zählwerte für einzelne Straßenabschnitte gemeldet werden, womit die Kartierung ggf. ergänzt werden kann.

Es liegen außerdem einige, von der Stadt Meißen veranlasste, Verkehrszählungen an 3 Verkehrsknotenpunkten vor. Diese Daten werden bedarfsbedingt unterstützend herangezogen.

An den Zählstellen der BAST wurden innerhalb des Meißner Stadtgebiets Verkehrsmengen zwischen 4.100 und 14.200 Kfz/Tag verzeichnet.

Aufgrund der begrenzten Anzahl von Querungsmöglichkeiten der Elbe konzentriert sich erwartungsgemäß der Verkehr an den Brücken (Zählstellen 2 und 10). Es treten Verkehrsströme von etwa 11.800 Kfz/Tag an der Elbtal- und 14.200 Kfz/Tag an der Altstadtbrücke auf.

Die abführenden Straßen der Elbbrücken sind ebenfalls erheblichen Belastungen ausgesetzt. Am Westufer wurden an den Zählstellen 1, 9 und 14 der B 6 8.600, 11.600 und 5.700 Kfz/Tag erfasst. Auch die nahe der Altstadtbrücke angebundene S177/Poststraße verzeichnet mit 9.700 Kfz/Tag hohe Verkehrsmengen. Die Schwerlastanteile bewegen sich im Bereich von 7%.

In vorherigen Lärmaktionsplanungen wurde der Franz-Beyerlein-Platz als einer der am stärksten verkehrsbelasteten Bereiche verzeichnet. An diesem Knoten treffen die Verkehrsströme der B 101, S 80 und S 177 aufeinander. Am Franz-Beyerlein-Platz selbst liegen keine aktuellen Verkehrszählungen vor, jedoch können die Verkehrsmengen der umlegenden Zählstellen 2, 6, 7 und 8 herangezogen werden. Die zur B 101 gehörenden Straßenabschnitte sind dabei mit Verkehrsströmen von 11.000 – 12.000 Kfz/Tag am stärksten belastet, aber auch Zählstellen 7 und 8 verzeichnen jeweils 6.300 und 8.700 Fahrzeuge pro Tag. Der Schwerlastanteil am Platz selbst liegt zwischen 5 und 8%.

Die verbliebenen Zählstellen liegen außerhalb des Innenstadtbereichs. Im Norden des Stadtgebiets und der Zählstelle 6 spalten sich der Verkehrsstrom auf die S 88 (4), B101 (3) und die S 177 (5). Die Hauptverkehrslast verteilt sich dabei recht gleichmäßig auf den nach Norden führenden Abschnitt der B 101 (4.900 Kfz/Tag) und den östlich verlaufenden Teil der S 177 (4.200 Kfz/Tag), welche auch für einen Großteil des Schwerlastverkehrs aufkommen (8 – 10%). Auf der S 89 verkehren nicht nur weniger Fahrzeuge (2.800 Kfz/Tag) sondern auch ein sehr kleiner Schwerlastanteil (2%).

Die Straßenabschnitte im Südteil des Stadtgebietes gehören zur S 83 (12), S 177 (13), B 6 (14) und S 82 (15). Es treten vorwiegend Verkehrsströme um 6.000 Kfz/Tag auf. Lediglich auf der S 83 (12) liegt dieser Wert mit 4.100 Kfz/Tag etwas niedriger. Die Zählabschnitte der S 83 (12), S 177 (13) und S 82 (15) zeigen einen Schwerlastanteil von 5- 6%. Die B 6 (14) ist für den Schwerlastverkehr von größerer Bedeutung. Es wurden Schwerlastanteile von 13,2% verzeichnet. Die aktuelle Zählstelle dieses Verkehrsweges befindet sich seit der aktuellen Zählung nicht mehr im Meißner Stadtgebiet, sondern weiter südlich auf Höhe des Coswiger Ortsteils Brockwitz. Da sich keine signifikanten Abzweige zwischen der ursprünglichen und momentanen Zählstelle befinden, kann diese trotzdem herangezogen werden.

An den Elbbrücken traten die für die Lärmaktionsplanung signifikantesten Veränderungen auf. Hier wurden die Verkehrszahlen im Vergleich zum Jahr 2009 um ein Drittel gesenkt. Die Schwerlastanteile verbleiben aber für innerstädtische Bereiche recht hoch (7 und 11 %).

Auch am Franz-Beyerlein-Platz sind die Verkehrsströme um mindestens 10% zurückgegangen.

Generell sind die Verkehrsmengen seit 2009 an fast allen Zählstellen gesunken. Einzige Ausnahme bildet Zählstelle 5 der S 177. Hier gab es weder Zu- noch Abnahmen.

Die aktuellen und vorangegangenen Verkehrszählwerte für die Stadt Meißen sind in Anlage 2 zu finden.

2.4 Entwicklung weiterer kartierungsrelevanter Eingangsgrößen

Geschwindigkeiten

Als zugelassene Geschwindigkeit wurde für die Lärmkartierung 2009 innerorts im Hauptstraßennetz entsprechend der StVO 50 km/h angenommen. Davon ausgenommen sind die Bereiche der historischen Innenstadt. Für die Neugasse, die Gerbergasse sowie die Kerstingstraße gelten Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.

Im Straßenhauptnetz von Meißen sind in den letzten Jahren keine Veränderungen an der Beschilderung der zulässigen Geschwindigkeit vorgenommen worden.

Fahrbahnoberflächen

Bezüglich der Fahrbahnoberfläche weisen die kartierten Bereiche größtenteils eine Asphaltbauweise auf. Großflächige Beschädigungen sind im Hauptstraßennetz der Stadt Meißen nicht zu finden. Im historischen Innenstadtbereich sind ausschließlich Pflasterbeläge verbaut.

Bezüglich Fahrbahninstandsetzungen und -sanierungen sind in Meißen seit der ersten Lärmkartierung zahlreiche Hauptverkehrsstraßen verbessert worden. Fahrbahnerneuerungen wurden beispielsweise auf der B 101 im Abschnitt Richtung Nossen und nördlich des Beyerlein-Platzes durchgeführt. Diese Maßnahmen dürften zur Verbesserung der schalltechnischen Situation in Meißen erheblich beigetragen haben.

Des Weiteren wurden schadhafte Schachtabdeckungen erwähnt, welche auch bei Straßen mit sonst lärmarmen Oberflächen punktuell zu stärkeren Schallemissionen führen. Auf der Großenhainer Straße, von Beyerlein-Platz bis Leitmeritzer Bogen, wurden diese durch lärmarme Schachtabdeckungen ersetzt.

Bevölkerungsentwicklung

Die Zahl der Einwohner und somit die Zahl der Betroffenen spielt neben den verkehrsbezogenen Grundlagen eine große Bedeutung auf die Lärmaktionsplanung. In der Lärmkartierung gilt die Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, als wichtige (und meldepflichtige) Aussage zur Bewertung der Lärmschwerpunkte.

Seit Beginn der Lärmaktionsplanung erfährt die Stadt Meißen ein stetiges Bevölkerungswachstum. Am Stichtag des 31.12.2023 zählte die Stadt Meißen 29.589 Einwohner - 1.853 mehr als Ende des Jahres 2008.

Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass es bzgl. der Anwohnerzahlen an Hauptverkehrsstraßen keine wesentlichen Änderungen gibt. Damit einhergehend sollte sich auch die Anzahl der potenziell von Straßenverkehrslärm Betroffenen kaum geändert haben.

Aktiver Lärmschutz

In Meißen wurden in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen bereits umgesetzt, welche lärmvermindernde Wirkung entfalten, auch wenn diese in der Lärmkartierung nicht abgebildet werden (Sanierung von Asphaltfahrbahnen).

Entlang der kartierungspflichtigen Straßen sind in den letzten Jahren, abgesehen von Fahrbahninstandsetzungen, keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen realisiert worden, welche sich auf das Kartierungsergebnis auswirken.

2.5 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung für den Bahnlärm wurde 2022 (Aktualisierung 2023) durch das Eisenbahnbundesamt erstellt [3]. Die Kartierung des Straßenlärms wurde unter Federführung des LfULG im Jahre 2022 neu erarbeitet [4].

Sowohl die Lärmkartierungen der Bahn als auch die der Straßen liegen als Rasterlärmkarten (Pläne) vor. Für den Straßenverkehrslärm sind außerdem Fassadenpegel- Berechnungen (tabellarische Zusammenstellung für ausgewählte Immissionsorte) dokumentiert.

2.5.1 Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Die Ergebnisse der Kartierung sind als Übersichtskarten für die Darstellung der Belastungen im Tagesmittel (LDEN) in Anlage 3.1.1 und für die Pegel in den Nachtstunden (LNight) in Anlage 3.1.2 enthalten.

Die Elbbrücken sind schalltechnisch zwar kartiert, tauchen aber in den Pegeldarstellungen nicht auf. Ursache dieses Sachverhaltes ist die Kartierungshöhe. Diese liegt 4 m oberhalb des Geländes und damit unter den Elbbrücken, welche lärmabschirmend wirken.

Fassadenpunkte sind virtuelle Messpunkte an jeder Seite eines Gebäudes, an denen sowohl der Tagesmittelungspegel LDEN als auch der Nachtpegel LNight bestimmt wird. Wie viele Bewohner eines Gebäudes als lärmbeeinträchtigt gelten, wird über die Rechenvorschrift CNOSSOS-EU geregelt. Es werden im Sinne der Anwohner etwa die Hälfte aller Bewohner eines Hauses der lärmstärksten Fassade zugeordnet.

Die Verteilung der in der Nacht lärmbeeinträchtigten Fassadenpunkte, unberücksichtigt der Anzahl der Hausbewohner, ist in Anlage 3.1.4 dargestellt.

Die Anzahl der in der Stadt Meißen vom schwellenwertüberschreitenden Lärm betroffenen Bewohner liegt für den Tagesmittelungspegel LDEN bei 1.615 und für den Nachtpegel bei 1.683.

Langfristig sollten auch Lärmbeeinträchtigtheiten reduziert werden, welche lediglich in die Pegelbereiche „Belästigung“ fallen. Die Anzahl der Lärmbeeinträchtigten für verschiedene Pegelbereiche sind in Abbildung 5 und Abbildung 6 graphisch dargestellt.

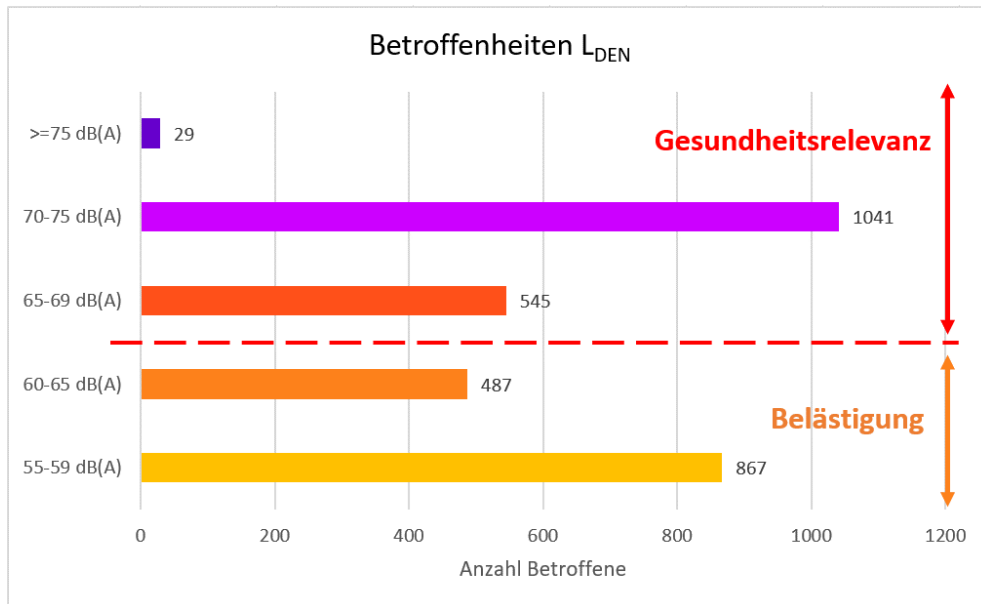


Abbildung 5: Anzahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner durch Straßenverkehrslärm im Ganztags- und Nachtindex [10]

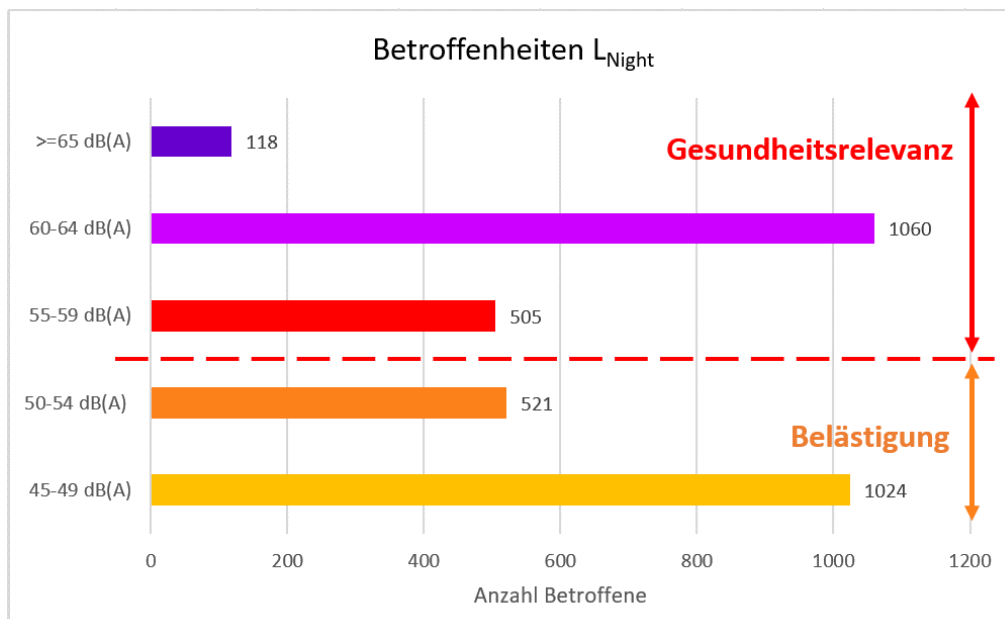


Abbildung 6: Anzahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner durch Straßenverkehrslärm -Nachtindex

Die aktuellen Betroffenheiten können aufgrund neuer Berechnungsvorschriften, insbesondere aber der neuen Statistik zur Betroffenenermittlung, nicht mit denen der Vorjahre verglichen werden.

Um die Lärmbelastungen der Anwohner auch qualitativ darstellen zu können, wird die Lärmkennziffer (LKZ) nach Bönninghausen & Popp verwendet (Anlage 3.1.3). Eine hohe Lärmkennziffer kann also sowohl aus einer großen Anzahl kleiner Pegelüberschreitungen oder einer kleinen Anzahl großer Pegelüberschreitungen entstehen. Es wurde die Lärmkennziffer bezüglich LNight herangezogen, da hier eine stärkere Lärmbetroffenheit vorliegt.

Ein Blick auf Abbildung 7 lässt unmittelbar die am stärksten belasteten Bereiche erkennen: Den innerstädtischen Bereich der B101 zwischen Elbtalbrücke und Franz-Beyerlein-Platz und die S177 in der Nähe des Plossenauflstiegs, speziell die Poststraße und Neumarkt.

Auch der gen Norden führende Teil der B101 sowie die S177 im Bereich der Großenhainer Straße belasten ihre Umgebung erheblich.

Für die Fassadenpegel und somit auch die Lärmkennziffer werden lediglich Außenlärmpegel betrachtet. Die Immissionen innerhalb der Wohnung sind bei geschlossenen Fenstern geringer einzuschätzen. Dies gilt insbesondere bei bereits eingebauten Schallschutzfenstern.

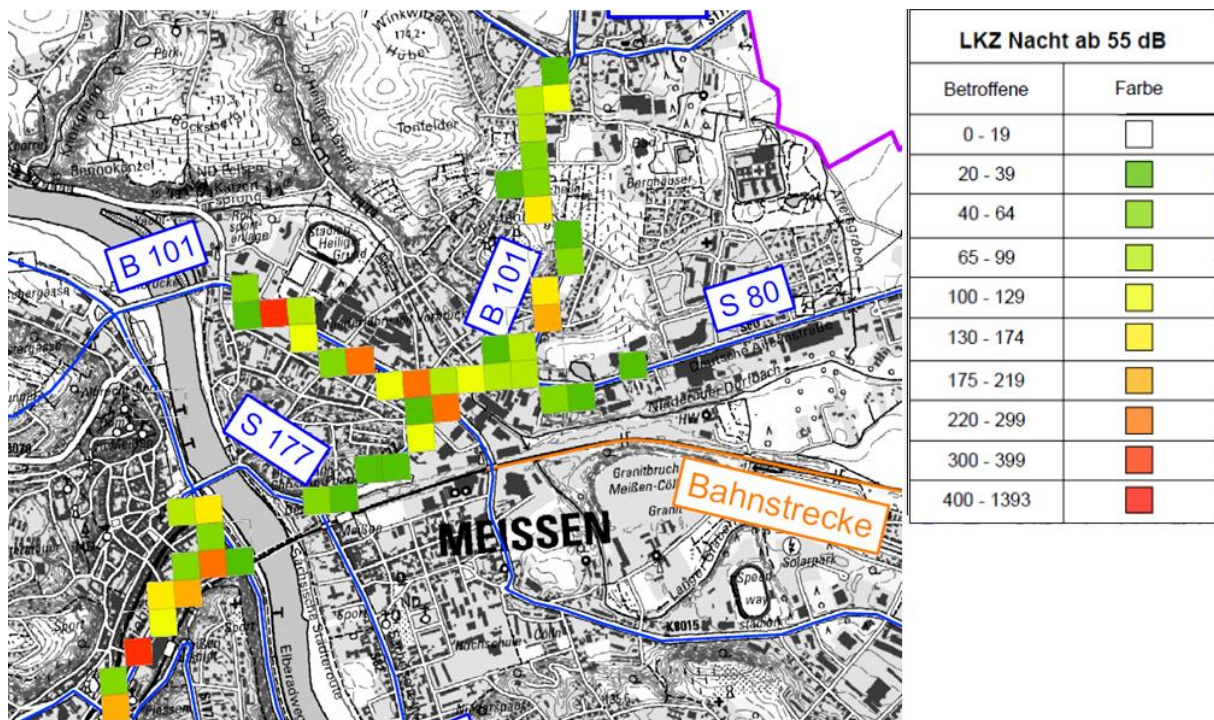


Abbildung 7: Lärmkennzahlen Straßenverkehrslärm [4], in der Nähe der Bahnstrecken liegen nicht dargestellte Doppelbelastungen vor

Gebäude mit sensibler Nutzung, welche verstärkt Straßenverkehrslärm unterliegen, werden im Folgenden genannt. Für Einrichtungen mit hauptsächlicher Nutzung am Tage sind die Ganztages-Pegel, sonst die Nacht-Werte, angegeben.

Gebäude mit sensibler Nutzung im kartierten Bereich:

Gebäude	Max. Fassadenpegelbereich	Belastung
Pestalozzi-Oberschule, Pestalozzistraße 3	70 - 75 dB(A) LDEN	Schwellenwertüberschreitung
Berufliches Schulzentrum, Goethestr. 21	65 - 70 dB(A) LDEN	Schwellenwertüberschreitung
Grundschule Afra, Leipziger Str. 65	55 - 65 dB(A) LDEN	Belästigung
Altenpflegeheim „Hugo-Tzschucke“, Großenhainer Str. 88	65 - 70 dB(A) LDEN 55 - 60 dB(A) LNight	Schwellenwertüberschreitung
Seniorenose Bohnitzsch, Dieraer Weg 1	65 - 70 dB(A) LDEN 55 - 60 dB(A) LNight	Schwellenwertüberschreitung

2.5.2 Lärmkartierung des Schienenverkehrs

Auch für den Schienenverkehr liegen die Ergebnisse der Kartierung als Übersichtskarten für die Darstellung der Belastungen im Tagesmittel (LDEN, Anlage 3.2.1) und für die Pegel in den Nachtstunden (LNight, Anlage 3.2.2) vor.

Analog zum Straßenverkehr sind die Lärmkennziffern in Anlage 3.2.3 und Abbildung 8 dargestellt. Für den Schienenverkehr wurden die Lärmkennziffern bezüglich des Tagesmittelungspegels verwendet, da hier aufgrund des wesentlich höheren Verkehrsaufkommens größere Betroffenheiten vorliegen.

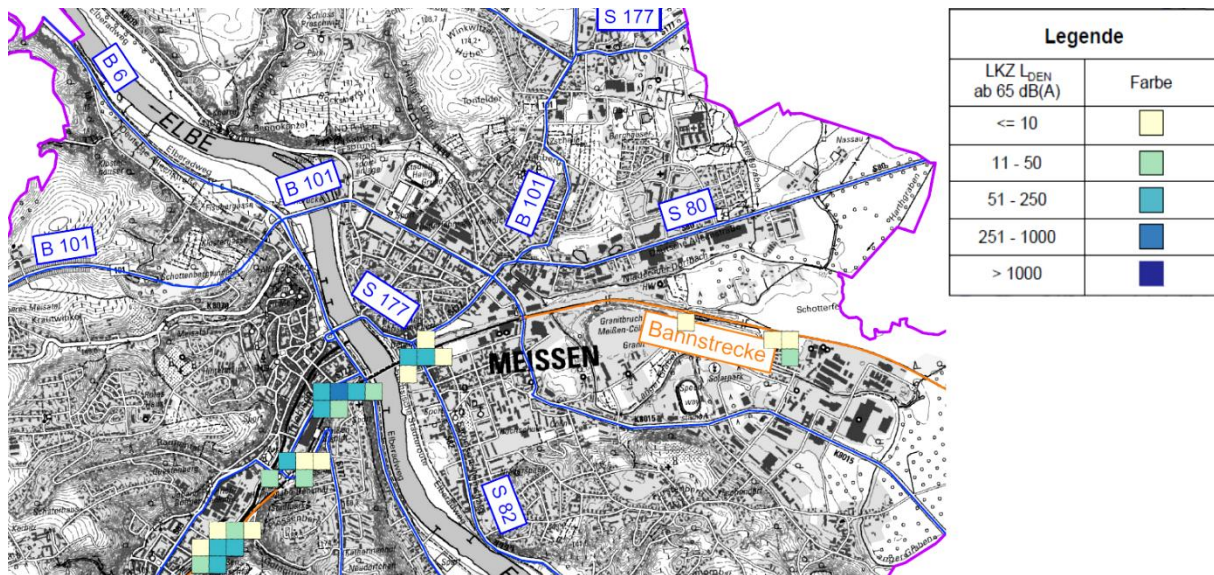


Abbildung 8: Lärmkennziffern Schienenverkehr, Doppelbelastungen durch Straßenverkehrslärm werden nicht dargestellt

Belastungen treten entlang der Ost-West führenden Bahnstrecke vor allem beidseitig der Altstadtbrücke, auf Höhe des Plossenaufstiegs und am Bahnhof Triebischtal auf.

Geringe Belastungen sind außerdem am Wohngebiet Am Langen Graben sowie am Steinweg zu finden.

Zudem erscheint die subjektive Wahrnehmung des Schienenverkehrs bei Querung der Elbe über die Eisenbahnbrücke als sehr belastend, da sich der Schienenlärm über das Elbtal weit verbreitet. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil des besiedelten Gebietes der linkselbischen Seite Meißens nicht unerheblichem Schienenverkehrslärm ausgesetzt ist.

Die Betroffenheitsstatistik zeigt, dass weniger als 310 Bewohner von Lärm jenseits des Auslösekriteriums von 55 dB(A) (LDEN) betroffen sind. Im gesundheitsgefährdenden Bereich ab einem Lärmpegel von über 65 dB(A) sind dabei rechnerisch weniger als 30 Menschen betroffen, keiner davon jenseits von 75 dB(A). Nachts gelten insgesamt 560 Personen als lärmbeeinträchtigt. Davon fallen 40 in den Bereich der Schwellenwertüberschreitung über 55 dB(A), aber keiner in den Bereich größer 65 dB(A). [10]

Bezogen auf den LDEN-Pegel ist die Lärmbelastung vom Schienenverkehr in Meißen als gering einzuschätzen. Im Stadtgebiet befinden sich keine Gebäude mit sensibler Nutzung (Schulen, Krankenhäuser, Kindergärten, etc.), die vom kartierten Bahnlärm betroffen sind.

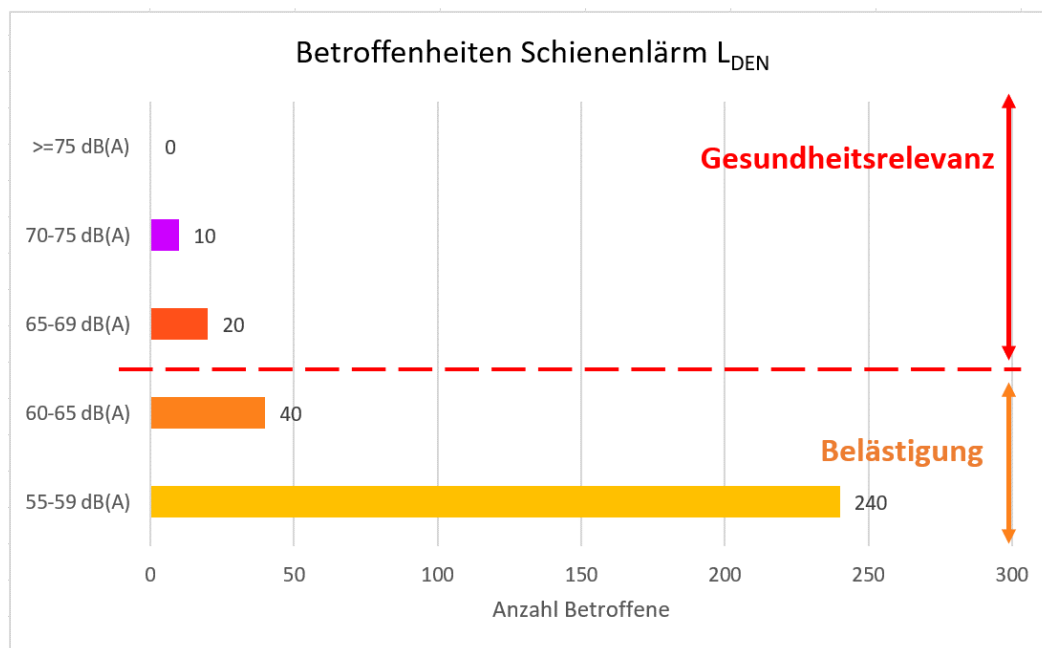


Abbildung 9: Anzahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner durch Schienenverkehrslärm -Tagesindex

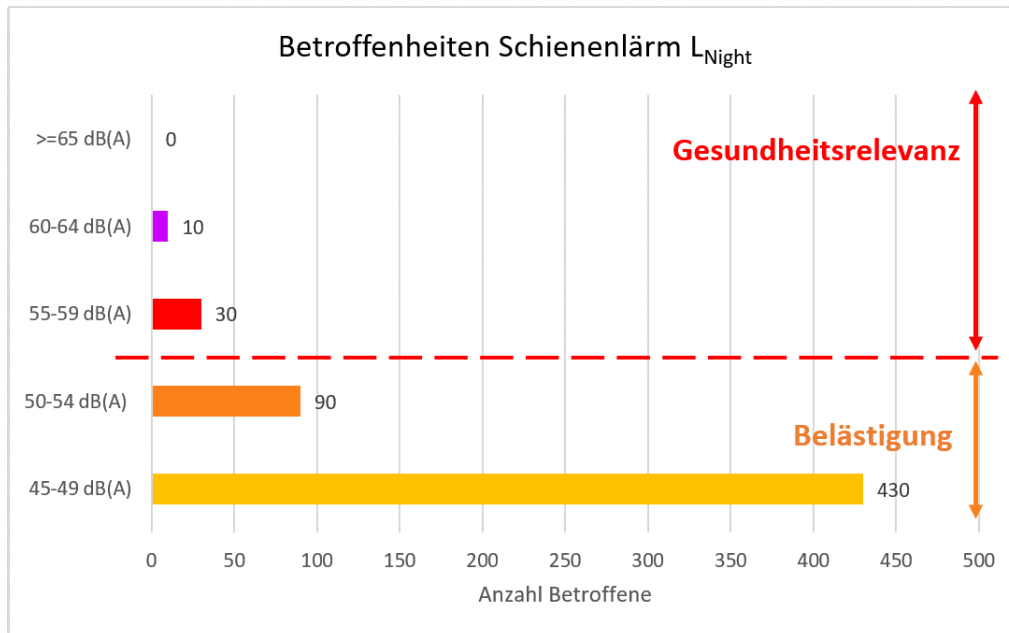


Abbildung 10: Anzahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner durch Schienenverkehrslärm - Nachtindex

2.5.3 Weitere, für die LAP nicht relevante, Lärmquellen

Gewerblicher Lärm

Gewerblicher Lärm resultiert in der Regel aus sehr spezifischen Quellen. Hier ist bei entsprechender Notwendigkeit die örtliche Verwaltung in der Zuständigkeit. Geregelt wird der Lärmschutzanspruch von Anwohnern diesbezüglich durch die „TA Lärm“ [11].

Sport- und Freizeitlärm

Für Lärmemissionen, die durch die Nutzung von entsprechenden Sport- und Freizeitanlagen entstehen, existieren ebenfalls rechtliche Regelungen. Dabei ist zu differenzieren, aus welcher Quelle der Lärm tatsächlich stammt. Für Sportstätten ist in der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmverordnung) geregelt, welche Immissionsrichtwerte zu welchen Zeiten auf die umgebenden Gebäude einwirken dürfen. Kinderspielplätze, die die Wohnnutzung im betroffenen Gebiet ergänzen, fallen nicht unter den Begriff des Freizeitlärms und sind i.d.R. zu tolerieren. Weiterer Freizeitlärm wird im Regelfall unter Nutzung der Vorgaben der Freizeitlärmrichtlinie der „Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz“ (LAI) [12] beurteilt.

Fluglärm

Fluglärm ist gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie nur für Großflughäfen zu betrachten, welche laut Definition gesamt mehr als 50.000 Start- bzw. Landevorgänge pro Jahr verzeichnen. Diese Werte werden durch den nahen Flughafen Dresden unterschritten. Eine freiwillige Lärmkartierung ist jedoch im Themenstadtplan Dresdens einzusehen. Lärmbelastungen, welche Maßnahmen erforderlich machen würden, können danach für das Gebiet der Stadt Meißen ausgeschlossen werden.

3. 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.

Die LAI unterscheidet in ihren Hinweisen zur Lärmaktionsplanung [5], der EU-Richtlinie folgend, nach ruhigen Gebieten auf dem Land und in Ballungsräumen. Auf dem Land werden großflächige Bereiche genannt, die eine Erholungsfunktion bieten und keinen anthropogenen Geräuschen ausgesetzt sind (Ausnahme: Land- und Forstwirtschaft). Der maximale Pegelwert von LDEN = 40 dB(A) wird als Anhaltspunkt beibehalten. Als ruhige Gebiete in Ballungsräumen beschreibt die LAI Gebiete, welche „ausreichende (Aufenthalts-) Qualitäten aufweisen und ein „zur Ruhe kommen“ erlauben bzw. tatsächlich als „Lärmrückzugsraum“ genutzt werden“. [5]

Es werden LDEN-Werte von 55 dB(A) in den Randbereichen und maximal 50 dB(A) in der überwiegenden Fläche angesetzt. Es steht Gemeinden frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete festzusetzen und vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden.

Da Landschaftsschutzgebiete (LSG), Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH) sowie Vogelschutzgebiete (SPA, Special-Protection-Areas) oftmals auch lärmarme Bereiche zum Schutz der örtlichen Flora und/oder Fauna darstellen, können diese ebenfalls der Orientierung bezüglich ruhiger Gebiete dienen, sofern sie auch dem Menschen eine Erholungsfunktion bieten.

Die Einordnung in ruhige Gebiete kann für Meißen nur qualitativ erfolgen, obgleich die generellen Beschreibungen quantitative Werte enthalten. Grund dafür ist, dass es nicht möglich ist, Aussagen über die tatsächliche Lärm- bzw. „Ruhesituation“ auf Basis einer flächenhaften Bewertung der Lärmbelastungssituation abzuleiten. Des Weiteren werden in den Schallausbreitungsberechnungen nur Werte ausgewiesen, die größtenteils oberhalb der Belästigungsschwelle liegen und demzufolge für ruhige Gebiete eine unzureichende Darstellung bieten

Zur aktuellen Lärmaktionsplanung in Meißen wird jedoch die folgende Kategorisierung als geeignet für ruhige Gebiete erachtet:

- **Ruhiger Landschaftsraum:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen, Kantenlänge mindestens 320 m und LDEN von < 55 dB(A) in der Kernfläche.
- **Innerstädtischer Freiraum:** Ein zu seinem Umfeld relativ ruhiges Gebiet mit einer Kantenlänge von mindestens 200 m und einer Lärmpegel-Reduzierung von mindestens 6 dB im Kern. Es befindet sich in der Nähe von Wohngebieten, dient der Erholung und ist fußläufig zu erreichen.

Auf Grundlage dieser Kategorisierung wurden für Meißen bereits im Lärmaktionsplan 2018 eine Reihe von ruhigen (bzw. relativ ruhigen) Gebiete abgegrenzt (Anlage 4):

Tabelle 3: Einteilung ruhiger Gebiete in und um Meißen

Nr.	Bezeichnung	Kategorie
1	Proschwitzer Katzensprung mit Weinbergen und Schloss Proschwitz	Ruhiger Landschaftsraum
2	Stadtwald Meißen-Triebischtal	Ruhiger Landschaftsraum
3	Natur- und Landschaftsschutzgebiet Stadtpark Meißen	Ruhiger Landschaftsraum
4	LSG „Elbtal zwischen Dresden und Meißen mit linkselbischen Tälern und Spaargebirge“ (inkl. FFH-Gebiet „Elbtal“)	Ruhiger Landschaftsraum
5	LSG „Riesaer Elbtal und Seußlitzer Elbhügelland“	Ruhiger Landschaftsraum
6	LSG „Triebischtäler“ (mit FFH-Gebiet)	Ruhiger Landschaftsraum
7	FFH-Gebiet „Elbhänge zwischen Siebeneichen und Scharfenberg“	Ruhiger Landschaftsraum
8	FFH-Gebiet „Deutsche Bosel“	Ruhiger Landschaftsraum
9	FFH-Gebiet „Jahnabachtal“	Ruhiger Landschaftsraum
10	Tierpark Meißen	Innerstädtischer Freiraum
11	Schloss Siebeneichen mit Schlossberg	Innerstädtischer Freiraum
12	Neuer Johannesfriedhof	Innerstädtischer Freiraum

Landschaftsräume mit besonders ruhigen Gebieten sowie ruhige Achsen mit Erholungs- und Verbindungsfunktion sind aufgrund des zu geringen Abstandes zu den belasteten Straßenabschnitten nicht als ruhige Gebiete in Meißen auszuweisen. In die zweitgenannte Kategorie fallen jedoch exemplarisch folgende Wander- und Radwege:

- Sächsischer Weinwanderweg
- Radfernweg Elberadweg
- Radweg „Meißner 8“

Stadtoasen sollten gesondert betrachtet werden, da sie bezüglich des Lärms eine eher trügerische Erholungsfunktion aufweisen. So können solcherlei Plätze aufgrund subjektiver Gewöhnung an Lärm als ruhiger empfunden werden, als sie es tatsächlich sind. Die Auswirkungen des Stressors Lärm auf den Organismus sind dennoch vorhanden. Nichtsdestotrotz stellen „Stadtoasen“ nahe gelegene Rückzugsräume vom Alltag dar, die zum Verweilen und/oder zur Entspannung genutzt werden können.

In Meißen sind neben den oben genannten ruhigen Gebieten ebenso solche Bereiche vor Verlärmung zu schützen, die eine besondere Funktion für die Naherholung, den Tourismus sowie für die Rehabilitation aufweisen. Insbesondere das Elblandklinikum am Nassauweg steht als überregionaler Gesundheitsdienstleister in einer besonders vor Lärm zu schützender Umgebung. In Hinblick auf die touristische Bedeutung ist die historische Altstadt sowie der Dom zu Meißen und die Albrechtsburg Meißen auf dem Burgberg vor hohen Lärmbelastungen zu schützen.

Die o.g. ruhigen Gebiete, deren Festlegung als schützenswerte Bereiche empfohlen wird, sind künftig in Abwägung weiterer Belange vor einer Verlärmung zu schützen, sofern sie nicht schon - wie im Falle der FFH-Schutzgebiete – einen hohen Schutzstatus, der auch die Vermeidung von Lärmbelastungen einschließt, besitzen. Des Weiteren sollten sie nach Möglichkeit bei künftigen Maßnahmenplanungen Beachtung finden, um der gegebenen Nutzung zu Erholungszwecken weiterhin oder gar verstärkt gerecht zu werden.

4. Evaluierung Maßnahmen LAP 2018

4.1 Umsetzungsstand LAP 2018

Der im Jahr 2018 bestätigte Lärmaktionsplan sah für jeden Lärmschwerpunkt im Stadtgebiet umfangreiche Maßnahmen vor, deren Umsetzbarkeit und Wirkung untersucht wurde. In Tabelle 4 wird aufgezeigt, welchen Umsetzungsstand die vorgeschlagenen Maßnahmen erreicht haben.

Tabelle 4: Erfüllungsstand der an Lärmschwerpunkten vorgesehenen Maßnahmen des LAP 2018

Nr.	Kurzbeschreibung	Umsetzung erfolgt
0	Umsetzung der ohnehin geplanten (Straßenbau)-Maßnahmen, welche auch aus Sicht der Lärminderung zu unterstützen sind	Teilweise
1	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts (VEK)	In Arbeit, Beginn 2024 geplant
2	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung zur Förderung des Umweltverbundes	Teilweise
3	Neuordnung Straßennetz Stadtteil Cölln	In Arbeit
4	Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo-30	Teilweise, weitere Prüfung in Arbeit
5	Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen	Ja
6	Einsatz von Dialogdisplays	Ja
7	Einbau eines zugelassenen lärmarmen Asphaltes	Ja
8	Systematischer Einbau lärmarmen Schachtdeckel	Teilweise
9	Prüfung baulicher Möglichkeiten zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation	Nein
10	Berichterstattung zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung	Erfolgt in Anschluss an die Beschlussfassung der Lärmaktionsplanung 2024
11	Systematisierte Erhebung verkehrlicher Grundlagendaten (Verkehrsmengen-Monitoring)	Teilweise
12	Aktualisierung und Ausweitung der Kartierung	Teilweise
13	Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete	In Arbeit, Berücksichtigung in der Fortschreibung des Flächennutzungsplans 2025/2026

In den letzten Jahren wurde ein Großteil der im LAP 2018 beschlossenen Maßnahmen in Angriff genommen. Als vollständig umgesetzt können 2 Maßnahmen gelten.

4.2 Umgesetzte Maßnahmen des LAP 2018

Maßnahme 4: Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo-30

Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist auf mehreren Hauptverkehrsstraßen erfolgt:

- S 83 Talstraße Höhe Wilhelm-Walkhoff-Platz, im Bereich Crassostraße bis Talstraße HNr. 67
- S 82 Dresdner Straße (Johannesschule); Höhe Kirchgasse bis Herbert-Böhme-Straße
- Wettinstraße ab Einmündung Talstraße, Lessingstraße, Moritzstraße, Karl-Niesner-Straße (Triebischtalschule) über Zonenbeschilderung
-

Außerdem werden weitere Straßenabschnitte diesbezüglich geprüft oder befinden sich in Bearbeitung:

- Martinstraße/Fährmannstraße – Umsetzung wurde bereits angeordnet
- Brauhausstraße – Umsetzung wurde bereits angeordnet
- S 177 Neumarkt-Poststraße – Prüfung zur Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgte, aber die Umsetzung wurde vorerst verschoben
- 101 Rosa-Luxemburg-Straße/ Kreuzung Zscheilaer Straße bis August-Bebel-Straße (Pestalozzi - Oberschule) – Areal wird zurzeit geprüft

Maßnahme 5: Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen

Um zusätzliche Lärmbelastungen durch die Nichteinhaltung zulässiger Geschwindigkeiten zu vermeiden, sollten die erlaubten Geschwindigkeiten mithilfe von Kontrollen durchgesetzt werden.

In der folgenden Tabelle sind die im LAP 2018 für verstärkte Kontrollen empfohlenen Straßenabschnitte sowie die jeweilige Maßnahmenumsetzung aufgeführt:

Straßenabschnitt	Umsetzung/Ergebnis
B 101 – Großenhainer Straße (Beyerlein-Platz bis Bohnitzscher Straße)	Im Bereich Dieraer Weg/ Bohnitzscher Straße besteht ein Unfallschwerpunkt an welchem mehrere Geschwindigkeitsmessungen seit 2019 bis heute durchgeführt wurden. Im Durchschnitt gibt es geringfügige Überschreitungen. Auch auf der Großenhainer Straße selbst wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt, aber kaum Überschreitungen festgestellt.
B 101- Goethestraße/ Rosa-Luxemburg-Straße, B 101 Goethestraße/ Schillerstraße, B 6 Uferstraße/ Hochuferstraße	Durch die Ampelregelungen wurden Geschwindigkeitsmessungen aufgrund von Kolonnenverkehr vom Ordnungsamt als nicht zielführend beurteilt.
B 6 Siebeneichener Straße (Orts- eingang, vor dem KP Schloßberg)	Mehrere Geschwindigkeitskontrollen wurden stadteinwärts und -auswärts durchgeführt. Stadteinwärts kam es zu wenigen, geringen Überschreitungen, stadtauswärts wurden höhere Überschreitungen kurz vor dem Ortsausgang gemessen.

S 177 Neumarkt/ Poststraße	Durch die Ampelregelungen resultiert auch hier Kolonnenverkehr, daher sind Geschwindigkeitsmessungen als nicht zielführend eingestuft worden. Außerdem gibt es keine Stellmöglichkeiten für das Messgerät.
K 8015 Zaschendorfer Straße (KV Moritzburger Platz bis Neuer Johannisfriedhof)	Durch örtliche Gegebenheiten ist keine Geschwindigkeitskontrolle möglich.

Es existiert nur eine feste Blitzeranlage an beiden Enden des Schottenbergtunnels.

Die durch Kontrollen vermiedene hohen Pegelspitzen gehen nicht in die Lärmkartierung ein, sind aber durch die betroffenen Anwohner deutlich wahrnehmbar. Die Effektivität der Maßnahme kann in der Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung anhand von Bürgerrückmeldungen eingeschätzt werden. Da diesbezüglich keine Rückmeldungen eingingen, kann die Maßnahme als effektiv bewertet werden.

Maßnahme 6: Einsatz von Dialogdisplays

Es wurden seit dem Aufstellen des letzten Lärmaktionsplans Dialogdisplays angeschafft und angewendet.

Auf der B 6 /Siebeneichener Straße wurden im April- Oktober 2021 Überschreitungen von im Durchschnitt 14 % aufgezeichnet.

Auf der S 177 am Ortseingang (Wilsdruffer Straße) wurde ein Rückgang der Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt.

Auch diese Maßnahme wird als effektiv eingeschätzt, jedoch wäre eine ausführlichere Dokumentation wünschenswert.

Maßnahme 7: Einbau eines zugelassenen lärmarmen Asphalt

Der Einbau innerorts wirksamer, lärmindernder Fahrbahnbeläge sollte im Rahmen ohnehin anstehender Sanierungsmaßnahmen an stark belasteten Straßen mit anliegender Wohnbebauung geprüft werden.

Um eigene spezifische Erfahrungen in Bezug auf Einbau, Eigenschaften und Haltbarkeit neuartiger lärmarmen Fahrbahnbeläge sammeln zu können, wurde in Meißen die Prüfung der Randbedingungen zu einem entsprechenden Pilotprojekt zu empfohlen. Hierfür bot sich die Nutzung einer zur Sanierung anstehenden Strecke mit entsprechender Lärmbelastung in der Stadt an.

Diese Maßnahme wurde umgesetzt. Im Rahmen von Sanierungsarbeiten wurden an der Dresdner Straße sowie der S 177 im Abschnitt Karlstraße bis Leitmeritzer Bogen lärmindernde Fahrbahnbeläge eingebaut.

4.3 Nicht oder unvollständig umgesetzte Maßnahmen des LAP 2018

Im Folgenden werden die noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem LAP 2018 kurz skizziert.

Maßnahme 0: Umsetzung der ohnehin geplanten (Straßenbau-)Maßnahmen

Es handelt sich bei dieser Maßnahme um eine Reihe von Projekten, welche unter die Zuständigkeit des LASuV (Landesamt für Straßenbau und Verkehr) fallen, aber aus Sicht der Lärminderung zu unterstützen sind.

Von den vier im LAP 2018 genannten Projekten wurden bis jetzt umgesetzt:

- Fahrbahnerneuerung der B 101 im Abschnitt Richtung Nossen
- Fahrbahnerneuerung der B 101 nördlich des Beyerlein Platzes – von Knoten Karlstraße bis Leitmeritzer Bogen

Ausstehend sind der Ausbau der S177 im Bereich des Plossenauftiegs und der Wilsdruffer Straße, welcher sich momentan im Planfeststellungsverfahren befindet, sowie der Neubau der S 84 Meißen – Dresden, welche vom Beyerlein-Platz über das Gewerbegebiet zur jetzigen K8015 führen soll.

Der Ausbau der S 177 befand sich 2019 noch in der Planfeststellung, mittlerweile wird ein Vorentwurf erarbeitet.

Das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der S 84 wurde 2021 beantragt. Ein Erörterungstermin ist für das erste Halbjahr 2024 angesetzt.

Maßnahme 1: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts (VEK)

Im Maßnahmenkatalog des Verkehrsentwicklungskonzepts 2014 – 2024 sind insgesamt 17 Maßnahmen angesetzt.

13 davon sind entweder der generellen Lärminderung und/oder der Förderung von ÖPNV, Radverkehrs oder Fußgängern zuträglich.

Nicht alle lärmrelevanten Maßnahmen wurden bis heute umgesetzt, z.B. der Umbau des Knotenpunkts Fabrikstraße (K 8015)/ Brauhausstraße zu einem Kreisverkehr.

Andere können als abgeschlossen betrachtet werden, wie die Einrichtung einer Fußgängerzone auf der Burgstraße zwischen Markt und Baderberg.

Maßnahme 2: Verbesserung der ÖPNV-Erschließung zur Förderung des Umweltverbundes

Auch die Maßnahme 2 setzt sich aus mehreren Teilprojekten zusammen.

Umgesetzt wurde ein Park + Ride Parkplatz am S-Bahn Haltepunkt Meißen-Triebischtal. Dieser dient primär der Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, indem er Reisenden die Möglichkeit bietet, ihr Fahrzeug abzustellen und unkompliziert auf den ÖPNV umsteigen zu können und damit den Kfz-Verkehr reduziert.

Unrealisiert bleibt die Untersuchung der Einrichtung des zusätzlichen S-Bahn Haltepunkts Meißen-Ziegelstraße, welche jedoch nicht in die Zuständigkeit der Stadt Meißen. Für den Verkehrsverbund Oberelbe waren entsprechende Überlegungen bisher nicht planungsrelevant, jedoch wird eine Prüfung des Haltepunkts in Betracht bezogen falls sich aus Sicht des Verbandes ein entsprechendes Reisendenpotential entwickelt.

Des Weiteren hat die Stadt Meißen noch keine Anbindung des Parkplatzes Brauhausstraße an den Busbahnhof/Bahnhof geschaffen. Der bestehende kostenlose Parkplatz an der Brauhausstraße steht Reisenden der S-Bahn am Haltepunkt Meißen als Verknüpfung MIV/ÖPNV uneingeschränkt zur Verfügung. Schon in den vorherigen Lärmaktionsplanungen 2010 und 2018 wurde die fußläufige Anbindung des Parkplatzes vom Bahnhof/ Busbahnhof aus kritisiert, da ein Umweg von mehreren hundert Metern über die Dresdner Straße in Kauf genommen werden muss. Entsprechende Beratungen der Stadt Meißen und des Verkehrsverbundes Oberelbe fanden bereits statt, jedoch wurden eitere Planungen aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten ausgesetzt.

Maßnahme 3: Neuordnung Straßennetz Stadtteil Cölln

Der Stadtteil Cölln südlich des Bahnhofs Meißen ist insbesondere vom Durchgangs- und Schleichverkehr zwischen der Dresdner Straße und der Fabrikstraße/Zaschendorfer Straße geprägt. Die Verkehrsmengen sind für Wohngebiete dieser Art äußerst hoch. Mit einer Verlagerung der Durchgangsverkehre aus den sensiblen Bereichen (Kurt-Hein-Straße, Lutherplatz, westliche Zaschendorfer Straße) würden Verkehrs- sowie Lärmbelastungen in Cölln deutlich gesenkt werden und das Wohngebiet sicherer und attraktiver gestaltet. Neben der Verlagerung der Verkehre sind die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur sowie die Geschwindigkeitsreduzierung ebenfalls von großer Bedeutung für die Lärminderung im Wohngebiet.

Zur Entlastung des Knotenpunktes Brauhausstraße/ Fabrikstraße ist ein Ausbau zu einem Kreisverkehr vorgesehen. Der Realisierungszeitraum ist derzeit unbekannt. Die Maßnahme ist aber im aktuellen Verkehrsentwicklungskonzept verankert und unterliegt der kommunalen Baulast.

Im Laufe diesen Jahres erfolgt ein grundhafter Ausbau der S82 – Dresdner Straße sowie anderer Straßen an und im Stadtteil. Dies schließt Teile der Loosestraße, Zaschendorfer Straße und Fabrikstraße ein. Ein grundhafter Ausbau trägt nicht zur Verlagerung der vorhandenen Verkehrsströme bei, mindert aber die Lärmmentstehung durch sanierte Fahrbahnoberflächen.

Konkrete (Bau-)Maßnahmen werden im Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) evaluiert und vorgeschlagen. Das letzte Verkehrsentwicklungskonzept stammt aus dem Jahr 2014. Die Erstellung des nächsten VEK ist für den Mai 2024 angesetzt. Die Neuordnung des Stadtteils Cölln hat dort Beachtung zu finden.

Maßnahme 8: Systematischer Einbau lärmarmer Schachtdeckel

Durch den Einbau lärmgeminderter Schachtdeckel kann die Stadt kontinuierlich eine Minderung an diesen räumlich eng umgrenzten Lärmschwerpunkten erreichen. Im Falle der Neuanlage bzw. des Austausches sollte die Stadt lärmgeminderte Schachtdeckel einbauen.

Hervorgehoben wurden im LAP 2018 Die Großenhainer Straße zwischen Beyerlein Platz und Leitzmeritzer Bogen sowie die Siebeneichener Straße von Eisenbahnbrücke bis Poetenweg.

Auf der Großenhainer Straße wurden seit der letzten Lärmaktionsplanung lärmgeminderte, einwalzbare Schachtabdeckungen verbaut.

Maßnahme 9: Prüfung baulicher Möglichkeiten zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation

Für eine bauliche Verdeutlichung der Ortseingangssituation sollten mögliche Standorte für einen Fahrbahnteiler unter Berücksichtigung der räumlichen Rahmenbedingungen und der anstehenden Bebauung geprüft werden.

Fahrbahnteiler bzw. Fahrbahnschwenker führen ein automatisches Abbremsen herbei und unterstützen damit die Einhaltung der Geschwindigkeitsgrenzen an den Ortseingängen. Zudem können sie als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer ausgelegt werden.

Folgende Ortseingänge wurden zur Prüfung vorgeschlagen:

- B 101 Großenhainer Straße (nördlich der Straßenmeisterei Meißen)
- S 177 Wilsdruffer Straße (vor dem KP Siebeneichen)
- Elbtalstraße

Es erfolgten seitens der Stadt Meißen und dem LASuV noch keine diesbezüglichen Planungen.

Maßnahme 11: Systematisierte Erhebung verkehrlicher Grundlagendaten (Verkehrsmengen-Monitoring)

Zur Schaffung einer validen Datenbasis mithilfe einer umfangreichen Kartierung sollten im Straßennetz regelmäßig erfasste sowie erweiterte Verkehrserhebungen stattfinden, um das realistische Abbild des Haupt- und Nebennetzes von Meißen aktuell zu halten.

Auch für die strategische Verkehrsplanung ist die regelmäßige Erhebung der Verkehrsmengen von Bedeutung, um Entwicklungen verfolgen, analysieren und bei Notwendigkeit gegensteuern zu können. Dazu war ein Netz an Zählstellen für das Verkehrsmengen-Monitoring festzulegen, welches periodisch erfasst wird. Nach Möglichkeit sollten parallel zu den Zählungen auch die Fahrgeschwindigkeiten erfasst werden, sodass bei häufigen Übertretungen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten entsprechend reagiert werden kann.

Die Stadt Meißen hat in den letzten Jahren zwar eigenständig periodische Verkehrserhebungen durchführen lassen. Diese tragen allerdings nicht wesentlich zum Monitoring des Straßennetzes bei, denn es handelt sich primär um hochbelastete Knotenpunkte der Hauptverkehrswege:

- Hochuferstraße (B6) / Schottenbergtunnel (B 101)
- Großenhainer Straße (B101)/ Dieraer Weg/S88/Bohnitzscher Straße (S 177)
- Großenhainer Straße (S177)/Dresdner Straße (S82)

Während dieses Monitoring die Daten des BAST durchaus untermauert, bringt es jedoch keinen wesentlichen Mehrwert für die Abbildung der Lärmsituation in Meißen.

Maßnahme 12: Aktualisierung und Ausweitung der Kartierung

Seit dem letzten LAP 2018 haben sich die Zuständigkeiten für die durchzuführenden Lärmkartierungen geändert. Die Lärmkartierungen für Hauptverkehrsstraßen müssen nicht mehr von der Stadt Meißen durchgeführt werden, sondern werden vom LfULG auf Basis der Straßenverkehrszählungen des BAST erstellt. Dies hat den Vorteil, dass für die Lärmaktionsplanung immer auf aktuelle Lärmkartierungen zurückgegriffen werden kann.

Jedoch wird bei dieser Kartierung das Straßennetz vernachlässigt. Die Kartierung dessen ist nicht verpflichtend, wurde aber in den letzten LAPs durchgeführt. Dementsprechend wurde die Lärmkartierung zwar aktualisiert, schrumpfte in ihrem Umfang allerdings erheblich. Die erneute Ausweitung der Kartierung ist zu prüfen. Die Kartierung zusätzlicher Straßen kann beim LfULG beantragt werden.

Maßnahme 13: Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete

Um ruhige Gebiete zu schützen, sollte möglichst eine weitere Minderung der Lärmemissionen und daran anschließend die Vermeidung erneuter Verlärmung angestrebt werden. Neben dem Schutz gelten auch die Kennzeichnung und die Kontrolle der Gebiete als empfehlenswert. Dies gilt insbesondere im Falle von Bereichen, die zum Schutz der örtlichen Flora und/ oder Fauna dienen (LSG, NSG) und der öffentlichen Nutzung zur Verfügung stehen.

So sind niedrigere Immissionswerte infolge künftiger Lärmschutzmaßnahmen (unabhängig vom Grund der Maßnahmen) als neue Maximalwerte zu betrachten und nicht erneut zu überschreiten.

Wesentliches Werkzeug, um den Schutz ruhiger Gebiete zu gewährleisten, ist der Flächennutzungsplan. Die nächste Fortschreibung und Aktualisierung wird 2025/2026 erfolgen.

4.4 Allgemeine Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms außerhalb des regulären Maßnahmenkatalogs des LAP

Im Folgenden werden durchgeführte (Bau-)Maßnahmen seit dem letzten Lärmaktionsplan im Jahr 2018 aufgeführt, welche positiv im Sinne der Lärminderung hervorzuheben sind.

4.4.1 Maßnahmen im Straßenverkehr

Da der bauliche Zustand der Infrastruktur einen maßgeblichen Einfluss auf die reelle Lärmentwicklung hat, wird dem Erhalt und der Sanierung von Fahrbahndecken ein besonderer Wert beigemessen.

Die Straßen unter der Baulast von Freistaat, Landkreis und Stadt sind aktuell in einem guten Zustand, was für erfolgreich durchgeführte Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen in den letzten Jahren spricht.

In Baulast des Freistaates Sachsen durchgeführte Maßnahmen im Hauptstraßennetz Meißen:

- Fahrbahnerneuerung der B 101 im Abschnitt Richtung Nossen
- Fahrbahnerneuerung der B 101 nördlich Beyerlein-Platz – von Karlstraße bis Leitmeritzer Bogen

In Baulast der Stadt Meißen durchgeführte Maßnahmen:

- Fahrbahninstandsetzung der Oberspaarer Straße
- Instandsetzung der Querallee
- Instandsetzung des 1. und 2. Bauabschnittes der Kruspestraße (Restleistungen des 1.BA noch offen)
- Doppelte Oberflächenbehandlung am Albert-Mücke-Ring
- Deckenerneuerung Straßen Lindenplatz und Sonnenleite
- Ausbau der Mannfeldstraße
- Ausbau der Kurt-Hein-Straße
- Ausbau der Dresdner Straße im Bereich Kapitelholzsteig bis Lückenhübelstraße
- K 8015, Anlegen eines Schutzstreifens an der Zschendorfer Straße
- Neubau der Straße Stadtblick sowie Instandsetzung der zugehörigen Querspangen
- Neubau der Neugasse
- Neubau des Park+Ride Parkplatzes Triebischtal

Aktuell geplante Maßnahmen, die zur Lärmreduzierung im Hauptstraßennetz beitragen:

- Ausbau der S 177/Plossenaufstieg und Wilsdruffer Straße (Planauslegung für das II. Quartal 2024 geplant)
- Neubau der S 84 Meißen – Dresden, Trasse vom Beyerlein-Platz über das Gewerbegebiet hin zur jetzigen K 8015 (noch in Planfeststellung)
- Ausbau der B 101 in und nördlich Meißen sowie Anbau eines Radweges (Vorhaben im Vorentwurf)

Neubau und andere erhebliche bauliche Eingriffe in der Infrastruktur, wie die beiden genannten geplanten Maßnahmen, erfordern ein Planfeststellungsverfahren. Gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind dabei Immissionsgrenzwerte für den Lärmschutz an Verkehrswegen (Lärmvorsorge) festgelegt. Die von der Planfeststellung betroffenen Personen können bezüglich der Lärmvorsorge ihre Rechte und Interessen, z.B. Errichtung von Schallschutzmaßnahmen gegen die zu erwartenden Lärmbelastungen, geltend machen.

Entlang der Lärmschwerpunkte fanden bzw. finden entsprechende Erhaltungsmaßnahmen und/oder Instandsetzungen der Verkehrsinfrastruktur statt, die im Wesentlichen dazu beitragen, zusätzliche Emissionen aufgrund von Infrastrukturschäden zu vermeiden. Erhöhte Priorität sollte im Erhalt der Verkehrswege auf der Ebenheit der Fahrbahn liegen, was u.a. Risse und Frostschäden sowie die Höhe von Schachtabdeckungen einbezieht, welche starke punktuelle Lärmemissionen hervorrufen. Die Wirkung der Fahrbahndecken-Erneuerung wird aktuell nicht quantifiziert, ist aber bereits subjektiv deutlich wahrnehmbar.

Besonders hervorzuheben sind Maßnahmen, die im Zuge einer Fahrbahnerneuerung oder grundhaften Ausbaus zusätzlich den Einbau eines innerorts wirksamen lärmarmen Fahrbahnbelags mit sich gezogen haben (Dresdner Straße, S177 von Karlstraße bis Leitmeritzer Bogen).

Bezüglich der Verkehrsorganisation und der zulässigen Geschwindigkeiten haben sich im Straßennetz von Meißen seit der letzten Lärmkartierung keine signifikanten Änderungen ergeben.

4.4.2 Maßnahmen im Schienenverkehr

Die generelle Lärmaktionsplanung an den Schienenwegen unterliegt der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes. Im Stadtgebiet Meißen sind keine spezifischen Maßnahmen geplant [13].

Laut dem „Konzernziel Lärminderung“ der DB AG, welches ausgehend vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2020 den Schienenverkehrslärm um 10 dB(A) verringern sollte (was in etwa eine Halbierung des Lärms entspricht), wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- regelmäßige Prüfung und Wartung der Radlaufflächen von Schienenfahrzeugen
- Zuschläge für laute Güterzüge von 3 % auf den regulären Trassenpreis seit Fahrplanwechsel 2012/2013 durch das „Lärmabhängige Trassenpreissystem“ (damit Förderung leiserer Güterzüge)
- gesamte aktive Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland ist seit Ende 2020 mit Flüsterbremsen ausgestattet

Geplant ist, bis 2025 alle Rangierloks mit Dieselantrieb von DB Fernverkehr durch leise Hybrid-Rangierloks zu ersetzen und alle elektrischen Streckenlokomotiven der Güterzüge der DB Cargo Deutschland mit leisen Bremssystemen auszustatten.

Es befinden sich auch im Rahmen der Lärmsanierung für die im Meißner Stadtgebiet liegenden Streckenabschnitte keine weiteren spezifischen aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen oder schalltechnischen Untersuchungen in der Umsetzung.

Sollten sich Anwohner der Schienenwege dennoch belästigt fühlen, bestehen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes Fördermöglichkeiten für passive Schallschutzmaßnahmen gegen den Schienenlärm. So kann zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder -lüftern bis zu 75% gefördert werden. [14]

4.5 Strategische Maßnahmen

Im Jahr 2014 konnte die Stadt Meißen das Verkehrsentwicklungskonzept 2014-2025 vorstellen. Mit einem umfassenden festgelegten Maßnahmenkonzept wird das „verkehrspolitische Ziel der Stadt Meißen erklärt, den Verkehrsfluss an den Hauptstraßen erheblich zu verbessern, Verkehr aus den Wohngebieten zu verdrängen sowie das Radverkehrsnetz auszubauen.“ Der LAP 2018/19 stellte als eine wesentliche Maßnahme die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes auf.

Diese ist für den Mai 2024 prognostiziert.

Nur im Zuge der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes ist es möglich, verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen mit einem vorausschauenden Planungshorizont zu entwickeln. Dies schließt eine Berücksichtigung der Integration der Lärmaktionsplanung in die Verkehrsentwicklungsplanung mit ein, um somit einvernehmliche und sachgerechte Maßnahmen zu finden und zu akzeptieren.

4.6 Maßnahmen zur Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Lärmvorsorge und (freiwillige) Lärmsanierung können prinzipiell Maßnahmen zum aktiven als auch zum passiven Lärmschutz beinhalten. Faktisch wird aus Kosten-Nutzen-Abwägungen häufig passiver Lärmschutz an den betroffenen Gebäuden eingesetzt. Die Ausstattung von Gebäuden mit passivem Lärmschutz geht zwar nicht mit in die Lärmkartierung ein, mindert aber in Abhängigkeit der angesetzten Schallschutzklassen beträchtlich die Immissionen innerhalb der Wohngebäude.

Die Grenzwerte für Lärmvorsorge und freiwillige Lärmsanierung durch den Bund werden in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) geregelt. Die Grenzwerte für Straßen in der Baulast des Freistaates entsprechen den Werten des Bundes.

Zu den Grenzwerten siehe folgende Tabelle:

Tabelle 5: Grenzwerte von Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Gebietskategorie	Grenzwerte in dB(A)			
	Lärmvorsorge		Lärmsanierung	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Gewerbegebiete	69	59	72	62
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	64	54	69	59
Reine & allg. Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49	67	57
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57	47	67	57

Lärmvorsorge

Bei wesentlichen Änderungen im Straßennetz ist laut 16. BImSchV der Anspruch auf Lärmschutz zu prüfen und gegebenenfalls in Form aktiv oder passiv wirksamer Maßnahmen umzusetzen

In der Ortslage Meißen an der B 101 Großenhainer Straße (Bohnitzscher Berg) wurden in den 1990er Jahren im Rahmen der Lärmvorsorge passive wirksame Maßnahmen durchgeführt. Im Zuge des Neubaus der B 101 Ortsdurchfahrt Meißen erfolgten aktive und passive Lärmvorsorgemaßnahmen vor dem östlichen Tunneleingang (Lärmschutzwand) sowie auf der Goethe- und Luxemburgstraße (passive Maßnahmen an Gebäuden). Im Zuge des Ausbaus der B 6 erfolgten passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zwischen neuer Elbebrücke und Ortsausgang in Richtung Dresden.

Im Zuge der Baumaßnahme zum Plossenaufstieg entlang der S 177 erfolgt derzeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine umfangreiche Prüfung und Planung von Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß der 16. BImSchV.

Im Bereich des Schienenverkehrs ergibt sich im Zuge von Ausbaumaßnahmen ebenfalls die Notwendigkeit von Lärmvorsorgemaßnahmen zu prüfen. An der S-Bahnstrecke S1 zwischen Meißen und Meißen-Triebischtal wurde im Rahmen der Gleisbaumaßnahmen im Jahr 2012/ 2013 passiver Lärmschutz an drei Wohngebäuden auf der linkselbischen Seite entlang der Eisenbahnbrücke durch die Deutsche Bahn AG umgesetzt.

Lärmsanierung

An bestehenden Straßen besteht abseits umfassender Veränderungen die Möglichkeit, betroffene Bewohner mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen zu versorgen. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung nach VLärmSchR 97 und kann von den Baulastträgern des Bundes und der Länder bei entsprechender Mittelbereitstellung an den betroffenen Wohngebäuden durchgeführt werden.

Der Freistaat Sachsen bietet mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm solche Förderungen entlang Staatsstraßen (bis zu 75 % Kostenrückerstattung) an, bei denen festgelegte Pegelwerte überschritten werden.

Parallel zur Fahrbahnerneuerung der S 82 Dresdner Straße wurden seit 2017 Maßnahmen zur Lärmsanierung an betroffenen Wohngebäuden, deren Immissionswerte oberhalb von 67 dB(A) (LTag, Berechnung nach RLS-90 für Wohngebiete) liegen, geprüft.

Dabei wurden ca. 50 Gebäude ermittelt, an denen Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung auftreten. Bei der überwiegenden Anzahl der Gebäude ist lediglich eine Nachtwertüberschreitung vorhanden, d.h. nur bei hauptsächlich zum Schlafen genutzten Räumen werden die Fenster geprüft, und bei unzureichendem Schalldämmmaß können die Eigentümer mit dem LASuV (Niederlassung Meißen) eine Vereinbarung über den Austausch von Umfassungsbauteilen, z.B. neue Fenster, abschließen. Zudem kann der Einbau von Schalldämmlüftern in Schlafräumen und Räumen mit sauerstoffzehrenden Energiequellen (Öfen, Kamine, Gastherme, Gasherd) mit erstattet werden.

Im Zeitraum von 2019 bis 2022 wurden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen passiver Art an den betroffenen Gebäuden nach den Regelungen zur Lärmsanierung realisiert.

Zur Vorbereitung weiterer Lärmsanierungsmaßnahmen werden derzeit Gebäude an der S 80 (Niederauer Straße) begutachtet.

4.7 Städtebauliche Maßnahmen

Die Belange des Lärmschutzes finden bei der Stadtentwicklung sowie bei städtebaulichen Maßnahmen Berücksichtigung.

Nachdem die Stadt Meißen Anfang der 2000er Jahre durch einen erheblichen Wohnungsrückbau aufgrund sinkender Bevölkerungszahlen gekennzeichnet war und sich das Stadtbild wegen zunehmender Brachflächen und unsanierter gründerzeitlicher Wohngebäude verschlechterte, konnten sowohl wohnungswirtschaftliche als auch städtebauliche Konzepte (Integriertes Stadtentwicklungskonzept - INSEK 2020) im Sinne des Stadtumbaus wesentliche Aufwertungen und Verbesserungen erzielen. Gemäß des INSEK 2020 verfolgt die städtebauliche Entwicklung u.a. die Nach- und Zwischennutzung der innerstädtischen Brachflächen, die Entwicklung und Vermarktung zusätzlicher Wohnstandorte sowie die gezielte Entwicklung der Innenstadtbereiche.

Als primäres stadtplanerisches Instrument dient dabei der Flächennutzungsplan. Dieser wird im Jahr 2025/26 fortgeschrieben.

5. Zwischenfazit

Gemäß der Analyse wird verdeutlicht, dass das gesamte Hauptstraßennetz Meißens als Lärmemittent zwischen 1.600 und 1.700 Bewohner mit die Schwellenwerte (LDEN = 65 dB(A), LNight = 55 dB(A)) überschreitenden, potenziell gesundheitlich beeinträchtigenden Lärmbelastungen aussetzt. Durch neue Berechnungs- und Bewertungsvorschriften können diese Zahlen jedoch nicht mit denen vorangegangener Lärmaktionsplanungen verglichen werden.

Der Schienenverkehr, der die Stadt in Ost-West-Richtung durchquert, darf prinzipiell in der momentanen Lärmaktionsplanung nicht unberücksichtigt bleiben, unterliegt allerdings einer separaten Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahnbundesamt.

Gegenüber dem Lärmaktionsplan 2018 sowie der Prüfung zur Lärmkartierung 2022 können auch mit der aktuellen Lärmaktionsplanung (ausgeschlossen ist dabei der Schienenverkehr) vergleichsweise keine neuen Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit ermittelt werden.

Die Zahl der Lärmbetroffenheiten ist pragmatisch gesehen gestiegen. Die ist jedoch im Kontext mit der in dieser Runde der Lärmkartierung erstmals anzuwendenden Rechnungsvorschrift CNOSSOS-EU zu sehen. Diese ordnet die Hälfte der Bewohner eines Hauses der lärmstärksten Fassade zu, während diese vormals gleichmäßig auf alle Fassaden verteilt wurden.

Aufgrund der allgemein sinkenden Verkehrszahlen, welche den Hauptteil der Lärmentwicklung bestimmen, ist es zu keinem realen Lärmanstieg an den Hauptverkehrsstraßen gekommen.

Die Aufstellung eines aktuellen, differenzierten Maßnahmenplanes für den Straßenverkehr in Meißen ist trotz der nur gering veränderten Randbedingungen zu empfehlen, da weiterhin zahlreiche Bürger von Lärmbelastungen betroffen sind sowie nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP 2018 vorliegen, zudem eröffnet sich für die Stadt so die Fördermöglichkeit durch den Freistaat.

Es ergibt sich insbesondere hierbei die Notwendigkeit, dass die bislang nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem Maßnahmenkonzept zur Lärminderung von 2018 weiterhin ihre Gültigkeit behalten und fortgeschrieben bzw. ergänzt werden.

Das Potential einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes besteht vor allem in der Verringerung gesundheitlich beeinträchtigender sowie signifikanter Lärmbelastungen durch entsprechende Maßnahmen. Insbesondere die LNight-Werte betreffend, sind Verschiebungen hin zu möglichst geringen Belästigungen anzustreben.

6. Maßnahmenkonzept

6.1 Allgemeines

Handlungsfelder



Abbildung 11: Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung

Wie in der vorangegangenen Analyse bereits ersichtlich war, kommen für den Lärmschutz verschiedene Strategien in unterschiedlichen Handlungsfeldern zum Einsatz.

Die gelb hinterlegten Handlungsfelder „Stadtplanerische Ansätze“ sowie „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“ sind im Lärmaktionsplan nicht zwingend weiter mit konkreten Erläuterungen und Inhalten auszufüllen, wenn entsprechende Dokumente mit qualifiziertem Inhalt vorliegen. Das ist mit dem 2014 beschlossenen Verkehrsentwicklungskonzept der Fall. Ferner ist das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) aus dem Jahr 2020 zu erwähnen, dass die städtebaulichen Aspekte ebenfalls für die verkehrlichen Belange in der Stadt Meißen berücksichtigt. In den Plänen und Konzepten werden Schwerpunkte des Straßenverkehrs und der Lärmbelastungen von allen weiteren Verkehrsträgern aufgegriffen und beachtet.

Aus den grün und grau hinterlegten Handlungsfeldern der kommunalen Lärmaktionsplanung leitet sich der Großteil der Maßnahmen des vorliegenden Handlungskonzeptes ab. Darüber hinaus gibt es weitere Strategien und Ansätze, die durch die Stadt Meißen aufgrund von Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten kaum zu beeinflussen sind, für die weitere Entwicklung der Lärmsituation jedoch durchaus von Bedeutung sein können.

Maßnahmen bezüglich der durch den Eisenbahnverkehr entstehenden Belastungen liegen im Aufgabenbereich des Eisenbahn-Bundesamtes bzw. der DB Netz AG und werden dementsprechend im Lärmaktionsplan der Stadt Meißen nicht im Detail behandelt.

Umsetzung

Die Umsetzungszeiträume der verschiedenen Maßnahmen werden in drei Kategorien eingeteilt:

Tabelle 6: Zeitliche Einordnung der Maßnahmen (gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie)

Abkürzung	Horizont	Zeitraum
KF	Kurzfristig	Innerhalb der nächsten 2 Jahre
MF	Mittelfristig	Innerhalb der nächsten 2- 5 Jahre
LF	Langfristig	Über 5 Jahre

Im August 2023 wurde die Förderrichtlinie „Stadtgrün, Lärm, Radon/2023“ [15] durch das sächsische Kabinett verabschiedet. Der darin festgehaltene Förderbereich Lärminderung bietet ein Förderangebot, welches Städte und Gemeinden bei der Umsetzung von Lärmaktionsplänen unterstützen soll.

So ist es bei vorhandenen Lärmbelastungen oberhalb der Gesundheitsrelevanz möglich, Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung ausgehend von Verkehrswegen bezuschussen zu lassen.

6.2 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

6.2.1 Handlungsfeld „Stadtplanerische Ansätze“

Die Vermeidung und Reduktion von (Verkehrs-)Lärm stellt eine permanente Aufgabe in allen Bereichen der regionalen und städtischen Entwicklung und Planung dar, weswegen diese in die Aufstellung von Lärmaktionsplänen einzubeziehen sind.

Dabei gibt es verschiedene Handlungsebenen:

- Maß und Art der Flächennutzung bestimmen maßgeblich das Verkehrsaufkommen und -verteilung im Siedlungsgefüge und den Verkehrsnetzen
- kompakte Stadtstrukturen ermöglichen kurze Wege und damit einen hohen Anteil nicht motorisierter, lärmarmen Verkehrsarten
- Berücksichtigung der Zusammenhänge zwischen Stellplatzzahlen und Verkehrsnachfrage
- Mischnutzungen (Wohnung/Gewerbe) ermöglichen kurze Wege. Lärmintensive Nutzungen/Gewerbe/Industrie sind dabei weitgehend zu separieren.
- Flächenentwicklungen im Einzugsbereich hochwertiger öffentlicher Verkehrsmittel führen zu einer erhöhten Nutzung dieser und damit zu einem geringeren Verkehrsaufkommen
- Erhalt und Entwicklung von geschlossenen Blockrandbebauungen (z.B. durch Schließung von Baulücken) führt zur Schaffung abgeschirmter Innenbereiche

Stadtplanerische Ansätze sind eher langfristiger Natur. Die unmittelbare Reaktion auf akut bestehende Lärmprobleme ist kaum möglich. Für die langfristige Schaffung lärmarmen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen ist eine zielorientierte Stadtplanung jedoch unerlässlich.

Zielorientierte Stadtplanung wird in Meißen über das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) umgesetzt, dessen aktuelle Fassung aus dem Jahr 2020 stammt. Es widmet sich u. A. Belangen des Verkehrs (z.B. überörtliche Anbindung der Stadt, MIV/ ÖPNV/ SPNV/Rad- und Fußgängerverkehr, Förderung Elektromobilität, verbesserte innerstädtische Verkehrsflüsse), der städtebaulichen Entwicklung (Bewahrung der Altstadt, bedarfsgerechtes Wohnen in attraktiver Umgebung) und dem Umweltschutz. Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan können dabei in die weitere Planung zum INSEK integriert werden und somit deutlich zur Förderung der Umsetzung der Maßnahmen des LAP beitragen.

6.2.2 Handlungsfeld „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“

Der strategischen Verkehrsplanung kommt mittel- bis langfristig für die Lärmaktionsplanung entscheidende Bedeutung zu. Schwerpunkte bilden vor allem Maßnahmen, welche langfristig zur Sicherung der umweltbezogenen Zielstellungen durch modale Verlagerungen (Wechsel von Kfz auf andere Verkehrsmittel) geeignet sind, aber auch Maßnahmen, die eine gezielte und effektive Entlastung besonders hoch belasteter Bereiche durch Verkehrsverlagerung anstreben.

Zu nennen sind unter anderem:

- Einwirkung auf die Stadtplanung durch verkehrliche Standortbewertung
- bedarfsgerechte Infrastruktur und Verkehrsangebote im ÖPNV einhergehend mit einer hohen Erschließungs- und Angebotsdichte
- nutzergerechte Infrastruktur für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer
- spezifische Förderung emissionsarmer Antriebe durch kommunale Maßnahmen (z.B. Ladestationen)
- kommunales, betriebliches und standortbezogenes Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung und -erziehung
- Entwicklung der Straßeninfrastruktur unter Berücksichtigung der Zusammenhänge von Netzkapazitäten und Verkehrsnachfrage
- Nutzung der Parkraumgestaltung zur Steuerung der Nachfrage im Kfz-Verkehr
- Planung von Umgehungsstraßen für sensible Lokalitäten
- Entlastung des Straßennebennetzes in sensiblen Gebieten (vor allem Wohngebiete) durch Bündelung des Verkehrs im Straßenhauptnetz, um eine Lärmreduktion und damit eine Steigerung der Lebensqualität in der Fläche zu erreichen

In Verkehrsentwicklungskonzepten können auch Impulse zur Luftreinhaltung und Lärminderung gesetzt werden. Insbesondere die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist auf die Konzepte angewiesen, welche durch Luftreinhaltungs- und Lärmaktionspläne nicht ersetzt werden können.

Maßnahme 1: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes (VEK)

Bereits im LAP 2018 wurde angemerkt, dass das aktuelle VEK 2014 - 2024 nicht vollständig die Ansprüche eines integrierten Verkehrsentwicklungsplanes erfüllt. Eine Fortschreibung des VEK ist anzustreben, wobei die bestehenden Maßnahmenansätze unter strategischer Beachtung zu vertiefen sind.

Besonders die Entlastung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit dichter Wohnbebauung, welche in durch die Lärmkartierung als stark belastete Bereiche hervortraten, ist anzustreben. Dazu ist zu prüfen inwiefern die aktuellen Verkehrsflüsse auf Strecken, an denen weniger Anwohner von Lärm betroffen sind, umgeleitet werden können.

Bereits in den vorangegangenen Lärmaktionsplanungen 2010 und 2018 wurde ein gesamtgemeindliches Verkehrsentwicklungskonzept empfohlen. Dieses ist weiterhin mit der Fortschreibung voranzutreiben. Das Konzept sollte dabei die im Lärmaktionsplan erarbeiteten Maßnahmen aufgreifen und gegebenenfalls weiterentwickeln

Die nächste Fortschreibung des VEK ist ab dem Jahr 2024 geplant.

Maßnahmenträger: Stadt Meißen

Zeithorizont: kurzfristig

Kosten: mittel

Mit einer tiefgründigen Fortschreibung des VEK kann ein integrativer Ansatz der Lärmaktionsplanung in die Verkehrsentwicklungsplanung und somit zu einer höheren Akzeptanz der empfohlenen Maßnahmen angestrebt werden. Es sollte an die aktuellen Gegebenheiten angepasst werden sowie die im LAP erarbeiteten Maßnahmen aufgreifen und ggf. weiterentwickeln, da durch die Einarbeitung der Ergebnisse positive Synergieeffekte zu erwarten sind. So kann bei der Maßnahmenentwicklung auf die Skizzierung des LAP zurückgegriffen werden und wichtige Hinweise können Beachtung finden.

Die Förderung des Umweltverbundes und die Verringerung des Schwerverkehrs sind lärmrelevante Teile, die für die Verkehrsentwicklungsplanung in Meißen durchaus von Bedeutung sind, und sollten in ein integriertes Gesamtkonzept mit eingeordnet und vertieft werden.

Bislang wurden die Belange des ÖPNV im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes 2014 – 2025 herausgenommen, mit der Begründung, dass diese Bestandteil des Nahverkehrsplanes des Landkreises Meißen sind. Lediglich die Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV wird thematisiert, jedoch nur im Kontext der Errichtung von Bike-and-Ride-Standorten. Die bestehenden Maßnahmen zur ÖPNV-Erschließung aus den vorhergehenden Lärmaktionsplanungen werden dabei nicht weiter konkretisiert, sollten aber als gesonderte Maßnahme festgehalten werden.

Maßnahme 2: Verbesserung der ÖPNV-Erschließung zur Förderung des Umweltverbundes (Fortschreibung Maßnahmen LAP 2018)

Die Belange des ÖPNV werden im LAP 2018 in hohem Maße berücksichtigt. Die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem LAP 2018 zur Förderung des ÖPNV behalten ihre Gültigkeit und müssen künftig aktiv vorangetrieben werden:

- Untersuchung der Einrichtung eines zusätzlichen S-Bahn-Haltepunktes Meißen-Ziegelstraße
- Anbindung des Parkplatzes Brauhausstraße an den Busbahnhof/ Bahnhof

Maßnahmenträger: Stadt Meißen, VVO, Deutsche Bahn AG

Zeithorizont: mittel- bis langfristig

Kosten: hoch

Die bislang erfolgten Maßnahmen

- vor 2018: Ausbau des innerstädtischen S-Bahnstreckenabschnittes, Bau des Haltepunktes Meißen-Altstadt, Verstärkung des S-Bahn-Taktes
- seit 2018: Realisierung des Park + Ride Parkplatzes Triebischtal

wirken sich bereits positiv auf die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und die Senkung der direkten innerstädtischen Verkehrsbelastungen aus, auch wenn deren Einfluss nicht direkt quantifizierbar ist.

Die weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in Meißen werden mit erfolgreicher Umsetzung einen gesamtstädtischen Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes leisten und Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern (MIV → Umweltverbund) herbeiführen, um somit langfristig Lärminderungen zu erzielen. Zumal bieten anhaltend starke Entwicklungen im Umweltverbund sowie die örtlichen Gegebenheiten Meißens (in weiten Teilen gering bis mittelmäßig bewegte Topografie, relativ kompaktes Siedlungsgebiet der Kernstadt mit der Möglichkeit kurzer Wege) generell ein hohes Potenzial zur Minderung der Verkehrs- und Lärmbelastungen in der Stadt.

Die generelle Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel betrifft sämtliche kommende Planungen und speziell die Verkehrsentwicklungsplanung. Ferner wird hier die Entwicklung tragfähiger Gesamtkonzepte der Verkehrsträger im Umweltverbund angeregt, ob gesondert oder im Rahmen einer Fortschreibung des VEK (inkl. Radverkehrskonzeption).

6.2.3 Handlungsfeld „Verkehrsorganisation und Verkehrssystemmanagement“

Das Handlungsfeld „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“ (inkl. Verkehrstechnik) reicht von langfristig wirkenden, strategischen Ansätzen zu kurzfristigen Lösungen von Einzelproblemen.

Als beispielhafte Ansätze sind zu nennen:

- die Reduzierung der Verkehrsmengen in sensiblen Bereichen (Innenstadt, Wohngebiete) durch Verlagerung auf unsensiblere Strecken
- Lkw-Führungskonzepte (z.B. Bündelung auf Haupttrouten) und Tonnagebeschränkungen im Straßennetz
- Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr z.B. durch Taktbeschleunigungen
- Netzsteuerung von Lichtsignalanlagen zur Herstellung eines homogenen Verkehrsflusses („grüne Wellen“)
- die Vermeidung und Steuerung von Parksuchverkehr über Parkwegweisung und Parkraumbewirtschaftung
- Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Tempo-30 Zonen)

Die Reduktion von Verkehrsmengen wird über strategische Ansätze (modale Verlagerungen) und konkrete ortsbezogene Maßnahmen angestrebt. Großflächige und langfristige Veränderungen, die vor allem auf räumliche und modale Verkehrsverlagerungen abzielen, werden mit stadt- und verkehrsplanerischen Instrumenten angegangen. Ortsbezogene Maßnahmen zielen dagegen auf konkret verortbare Probleme ab.

Für eine akustisch deutlich wahrnehmbare Lärmreduktion im Bereich von 3 dB ist eine Halbierung der Verkehrsmenge erforderlich. Dies ist bereits eine anspruchsvolle planerische Aufgabe. Für eine Halbierung des wahrnehmbaren Lärms (entspricht Reduktion um 10 dB(A)) müsste das Verkehrsaufkommen sogar um 90% reduziert werden, was in den seltensten Fällen realisierbar ist.

Maßnahme 3: Neuordnung Straßennetz Stadtteil Cölln (Fortschreibung Maßnahme LAP 2018)

Bereits im LAP 2018 verankert sowie im aktuellen Verkehrsentwicklungskonzept teilweise mit aufgegriffen, gilt es, die Maßnahme zur Neuordnung des Straßennetzes von Meißen Cölln weiterzuverfolgen und umzusetzen.

Dies betrifft insbesondere die **Verlagerung des Durchgangs- und Schleichverkehrs** aus den sensiblen Wohnstraßen hin zu verträglicheren Straßenabschnitten.

Unter anderem folgende Maßnahme aus dem VEK 2014 sollte dafür in ihrer Umsetzung forciert oder Alternativen aufgezeigt werden:

- Ausbau des Knotenpunkts Fabrikstraße (K8015)/ Brauhausstraße zum Kreisverkehr

Maßnahmenträger: Stadt Meißen, Landkreis Meißen

Zeithorizont: mittel- bis langfristig

Kosten: hoch

Der Stadtteil Cölln hat im Laufe der letzten Jahre stetige Aufwertung erfahren, indem Straßenabschnitte saniert und umgestaltet sowie Parkplätze gebaut und Gehwege instandgesetzt wurden.

Aktuell sind zahlreiche Baumaßnahmen am und im Stadtteil aktiv bzw. für die nächsten Monate angesetzt. Diese dienen hauptsächlich der Sanierung der vorhandenen Straßen und senken den Grad der Lärmbelastung durch die damit einhergehenden Fahrbahninstandsetzung.

Dennoch besteht ein relativ hoher Anteil an Schleichverkehr durch das Viertel, welcher die Anwohner Lärmbelastungen aussetzt. Mit der Umsetzung der o.g. Maßnahme gilt es, den Stadtteil weiterhin von Verkehr zu entlasten und somit aufzuwerten.

Eine Verankerung und Weiterverfolgung dieser Maßnahmen in der Fortschreibung des VEK im Mai 2024 ist dabei zu empfehlen.

Maßnahme 4: Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo-30

Eine wirksame Maßnahme zur Lärminderung an belasteten Straßenabschnitten liegt in der jeweiligen Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30.

Die Prüfung der vorhandenen Möglichkeit zur Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit sollte entlang von Lärmschwerpunkten auf Hauptverkehrsstraßen aufgrund von Straßenschäden, an Kindergärten, Schulen und Altenheimen (Gebäude sensibler Nutzung) sowie generell aus Lärmschutzgründen erfolgen.

Maßnahmenträger: Stadt Meißen; Freistaat Sachsen (LASuV)

Zeithorizont: kurzfristig

Kosten: gering

Niedrigere Fahrgeschwindigkeiten dienen neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch der direkten Lärmreduktion (von 50 auf 30 km/h entspricht 3 dB Pegelsenkung) und sind mit geringen Kosten verbunden.

Da die Ausweitung von Tempo-30 in starkem Maße zur Erhöhung der Wohnqualität an den betroffenen Straßenabschnitten beiträgt, sollte eine generelle Überprüfung dieser Bereiche insbesondere im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung geschehen.

Nach aktuellem Stand von Wissenschaft und Rechtsprechung (s. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Verbindung mit Lärmschutz-Richtlinie StV 2007) spricht selbst an Hauptverkehrsstraßen nichts generell gegen Tempo-30 zum Lärmschutz, wobei stets sorgfältig zu prüfen und nachvollziehbar abzuwägen ist.

Konkret hat im Rahmen der Ausübung pflichtgemäßen Ermessens durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde eine Abwägung zwischen den Belangen des Straßenverkehrs (Widmung der Straße) und dem Gesundheitsschutz der Anwohner zu erfolgen.

Maßnahme 5: Geschwindigkeitskontrollen

Zur Vermeidung zusätzlicher Lärmemissionen sollten die zugelassenen Fahrgeschwindigkeiten mithilfe von Kontrollen durchgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für noch überdimensionierte Straßenzüge.

Dabei sind temporäre Kontrollen als auch stationäre Anlagen möglich, wobei letztere deutlich höhere Wirkung zeigen.

Auf Basis bisheriger Geschwindigkeitskontrollen ist die bisherige Strategie weiterzuentwickeln, um Geschwindigkeitsübertretungen im Umfeld von lärmbelasteten Wohngebäuden möglichst zu vermeiden.

Entlang folgender Straßenabschnitte ist eine verstärkte Kontrolldichte empfehlenswert:

- B 101 Großenhainer Straße (Beyerlein-Platz bis Bohnitzscher Straße)
- B 6 Siebeneichener Straße (Ortseingang, vor dem KP Schloßberg)

Maßnahmenträger: Stadt Meißen, Landkreis Meißen

Zeithorizont: fortwährend

Kosten: gering bis mittel

Neben der Anordnung eines geringeren Tempos spielt auch die Durchsetzung der zugelassenen Geschwindigkeiten eine wichtige Rolle. Kontrollen sollten kontinuierlich durchgeführt werden.

Erweiterungen auf Bereiche mit Hinweisen zu Geschwindigkeitsüberschreitungen sind in Betracht zu ziehen. Die hierdurch vermiedenen hohen Pegelspitzen gehen zwar nicht in die Kartierung ein, sind aber durch die betroffenen Anwohner deutlich wahrnehmbar.

Maßnahme 6: Einsatz von Dialogdisplays

Zur weiteren Durchsetzung erlaubter Höchstgeschwindigkeiten wird Kfz-Führern die gefahrene Geschwindigkeit mittels dynamischer Anzeigen dargestellt und/ oder mit einer Wertung versehen.

An folgenden Stellen ist – insbesondere bei positiven Erfahrungen aus bereits bestehenden Anlagen – die Aufstellung von Dialogdisplays beizubehalten bzw. in Erwägung zu ziehen:

- B 6 Ortseingang Siebeneichener Straße
- S 177 Ortseingang Wilsdruffer Straße
- Neugasse/ Gerbergasse

Maßnahmenträger: Stadt Meißen, Landkreis Meißen

Zeithorizont: fortwährend

Kosten: gering bis mittel

Durch Dialogdisplays kann die gefahrene Geschwindigkeit erfolgreich reduziert werden. Diese Displays sind am Straßenrand installierte dynamische Anzeigen der gefahrenen Geschwindigkeit bzw. eines Schriftzuges, z.B. „Danke“ bei Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und „Langsam!“ bei Übertretungen oder entsprechender Smileys.

Der Einsatz sollte auch auf Lärmschwerpunkte ausgeweitet/beibehalten werden, an denen Geschwindigkeitsübertretungen bekannt sind oder vermutet werden. Ob regelmäßige Übertretungen stattfinden, soll durch die Aufzeichnung und Auswertung entsprechender Daten in den Geräten eruiert werden.

Da die Displays an wechselnden Standorten installiert werden können, ist der momentane Gerätebestand zunächst ausreichend, eine erweiterte Nutzung jedoch zu begrüßen. Geeignete Standorte (zur Aufstellung von Masten) müssen vorbereitet werden. Das Aufstellen des Displays ist mit relativ geringem Aufwand verbunden, demnach kann bei der Standortwahl flexibel auf Bürgerhinweise reagiert werden. Neben der Geschwindigkeit können auch die Verkehrsmengen erfasst und gespeichert werden, wodurch eine Nutzung der Geräte auch für das Verkehrsmengen-Monitoring möglich ist.

6.2.4 Handlungsfeld „Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur“

Die Lärmemissionen von Verkehrswegen werden maßgeblich von ihrem Zustand beeinflusst. Pflasterbeläge, Schäden der Fahrbahnoberfläche/Gleisbereiche oder auch Einbauten in Straßen führen zu deutlich höheren Emissionen als ebene Asphaltbeläge. Erhalt und Herstellung intakter Fahrbahnen kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

Maßnahme 7: Umsetzung der ohnehin geplanten Maßnahmen, welche auch aus Sicht der Lärminderung zu unterstützen sind

Zur Vermeidung zusätzlicher Lärmemissionen durch schadhafte Fahrbahndecken sind die ohnehin geplanten/begonnenen Straßensanierungen im Sinne der Lärmsanierung zu unterstützen.

Gleiches gilt für Straßenneubau, welcher zu lärmindernden Verkehrsverlagerungen führt.

Beispielhaft sind zu nennen:

- verbleibende Fahrbahnerneuerung der B 101 nördlich des Beyerlein-Platzes
- Ausbau der B 101 in und nördlich Meißen mit Anbau eines Radweges
- Ausbau der S 177/Plossenaufstieg
- Ausbau der S 177 Meißen- Wilsdruff, Abschnitt 1.2
- Neubau der S 84 Meißen - Dresden

Maßnahmenträger: Stadt Meißen, Freistaat Sachsen

Zeithorizont: fortwährend

Kosten: hoch

Es gibt außerdem Bemühungen die Emissionen intakter Fahrbahnen weiter zu senken indem auf lärmindernde Fahrbahndeckschichten zurückgegriffen wird. Nach den Regelungen des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) sind bei Fahrbahnerneuerungen in Ortsdurchfahrten aus Lärmschutzgründen grundsätzlich konventionelle lärmindernde Deckschichten einzusetzen.

Maßnahme 8: Prüfung zum weiteren Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge

Der Einbau innerorts wirksamer lärmindernder Fahrbahnbeläge im Rahmen ohnehin anstehender Sanierungsarbeiten von stark belasteten Straßen mit anliegender Wohnbebauung sollte weiter geprüft werden. Da es sich aktuell noch um experimentelle Bauweisen handelt, sind diese entsprechend technisch zu begleiten. Hierzu besteht für Straßen in kommunaler Baulast jedoch auch die Möglichkeit des Erhalts zusätzlicher Fördermittel für entsprechende Pilotprojekte. Straßen in Baulast von Freistaat und Bund sind vom Einsatz dieser Fördermittel ausgeschlossen.

Im Falle der Aufnahme lärmindernder und für den innerörtlichen Einsatz geeigneter Fahrbahnbeläge in das Technische Regelwerk ist deren Einbau im Rahmen ohnehin anstehender Sanierungsarbeiten auch für stark belastete Straßen in Baulast des Freistaates und Bundes zu prüfen. Z.B.:

- Ausbau der S 177/Plossenaufstieg

Maßnahmenträger: Stadt Meißen, dazu Freistaat Sachsen/ Bund bei Staats-/ Bundesstraßen

Zeithorizont: fortwährend

Kosten: hoch (bei Realisierung nach positiver Prüfung) / ggf. nur geringe bis mittlere Mehrkosten bei ohnehin anstehender Sanierung + mögliche Förderung

Nach den Regelungen des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) sind bei Fahrbahnerneuerungen in Ortsdurchfahrten aus Lärmschutzgründen grundsätzlich konventionelle lärmindernde Deckschichten einzusetzen. Sollte in einigen Jahren ein Ersatz der Asphaltdeckschicht notwendig sein, welche auf der B 101, B 6 bzw. der S 80, S 82 und der S 177 im Bereich der Ortslage Meißen vorhanden ist, so wird das LASuV für die Bauausführung eine lärmindernde Deckschicht nach dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen vorsehen und somit im betreffenden Straßenabschnitt eine aktive Schallschutzmaßnahme realisieren.

Neuartigen Fahrbahnbeläge mit lärmindernder Wirkung (langfristig ca. 3 dB(A) oder mehr) sind ein wichtiger zielführender Aspekt bzw. Beitrag in der Minderung von Lärmemissionen.

Seit der letzten Lärmaktionsplanung wurden im Rahmen der Straßeninstandsetzung lärmindernde Fahrbahnbeläge sowohl auf der Dresdner Straße als auch auf der S 177 von Karlstraße bis Leitmeritzer Bogen aufgebracht.

Maßnahme 9: Systematischer Einbau lärmarmer Schachtdeckel

Im Falle der Neuanlage bzw. des Austausches sollte die Stadt lärmgeminderte Schachtdeckel einbauen.

Dies betrifft bspw. den Straßenabschnitt der **Siebeneichener Straße** von Eisenbahnbrücke bis Poetenweg.

In regelmäßigen Abständen sollten **systematische Prüfungen auf Ebenheiten** der Konstruktion von Schachtabdeckungen im weiteren Straßennetz erfolgen.

Maßnahmenträger: Stadt Meißen

Zeithorizont: fortwährend

Kosten: mittel

Hohe Lärmemissionen durch nicht an die Fahrbahndecke angepasste Schachtdeckel sind ein großer subjektiver Störfaktor, der in der Kartierung nicht abgebildet wird. Durch den Einbau lärmgeminderter Schachtdeckel könnte die Stadt kontinuierlich eine Minderung an diesen räumlich eng umgrenzten Lärmschwerpunkten erreichen.

Die lärmgeminderten Deckel sind in der Investition etwas teurer als konventionelle, allerdings ist auch ihre Lebensdauer länger, sodass langfristig auch kostenseitig kein bzw. lediglich geringer Nachteil entsteht.

Seit dem letzten Turnus der Lärmaktionsplanung wurden in der Großenhainer Straße einwalzbare Schachtabdeckungen verbaut und damit ein lokaler Lärmschwerpunkt entgegengewirkt.

6.2.5 Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung“

Eine geeignete Straßenraumgestaltung verbindet verschiedene strategische und ortsspezifische Ansätze zur Lärminderung, z. B.:

- eine bessere Berücksichtigung von Fußgänger- und Radverkehr fördert die Nahmobilität und die Reduktion von Kfz-Verkehr
- durch die Entfernung/Umnutzung nicht zwingend nötiger Kfz-Fahrstreifen bei mehrspurigen Straßen und die Einordnung von Radverkehrsstreifen oder ruhendem Verkehr wird der Abstand zwischen Schallquelle und Fassaden vergrößert
- eine optimierte Straßenraumgestaltung trägt zu einer gesteigerten Stetigkeit des Verkehrs bei
- mit Umgestaltungen verbundene Fahrbahninstandsetzungen senken zustandsbedingte Mehrmissionen der Fahrbahnoberfläche
- die Begrünung von Straßenräumen erhöht die Akzeptanz gegenüber verbliebenem Verkehrslärm

Komplexe Umgestaltungen aus Gründen der Lärminderung lassen sich aufgrund der hohen Kosten selten rechtfertigen. Meist sind eine Reihe überlagernder Veranlassungen vonnöten wie z.B. städtebauliche oder zustandsbedingte Defizite, die Verkehrssicherheit oder die Luftreinhaltung. Auch vereinfachte Umgestaltungen wie Begrünung oder Ummarkierungen sind prinzipiell zu prüfen.

Als wichtigster Ansätze hierfür sind die Attraktivierung der Straßenräume für Fußgänger (Verbreiterung der Gehwege, Verbesserung der sicheren Querungsmöglichkeiten) sowie die Anlage richtliniengerechter Radverkehrsanlagen.

Maßnahme 10: Prüfung baulicher Möglichkeiten zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation

Für eine bauliche Verdeutlichung der Ortseingangssituation sollten mögliche Standorte für einen Fahrbahnteiler unter Berücksichtigung der räumlichen Rahmenbedingungen und der anstehenden Bebauung geprüft werden.

Fahrbahnteiler bzw. Fahrbahnverschwenkungen im Straßenverlauf bieten sich zudem zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit am Ortseingang an, welche das Abbremsen automatisch herbeiführen. Mit der Umgestaltung des Straßenraums kann zudem ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer errichtet werden.

An folgenden Ortseingängen in der Stadt Meißen sollte die Errichtung von Fahrbahnteiler bzw. Fahrbahnverschwenkungen geprüft werden:

- B 101 Großenhainer Straße (nördlich der Straßenmeisterei Meißen)
- S 177 Wilsdruffer Straße (vor dem KP Siebeneichen)
- Elbtalstraße

Maßnahmenträger: Freistaat Sachsen (LASuV), Stadt Meißen

Zeithorizont: mittel- bis langfristig

Kosten: mittel

Die Linienführungen der o.g. Straßen sind (im Übergang außer-/innerorts) weitestgehend gestreckt. Nur das Ortseingangsschild verdeutlicht den ortseinwärts fahrenden Kraftfahrern jeweils die neue Situation, welche eine Anpassung der Geschwindigkeit erforderlich macht. Hierdurch wird ein „Ausrollen“ mit nur langsam sinkender Geschwindigkeit provoziert. Zudem befinden sich am Beispiel der Großenhainer Straße oder der Wilsdruffer Straße im Bereich des Ortseingangs jeweils Gewerbeeinrichtungen und Freiflächen, sodass die gesamte Ortseingangssituation im ersten Blick nicht direkt erkennbar ist, die Wohnbebauung schließt darauf aber unmittelbar an.

Der gesamte Bereich könnte jeweils durch Neustrukturierungen sowie gestalterische und landschaftspflegerische Maßnahmen aufgewertet werden, um die Wahrnehmbarkeit als solche sowie die Verkehrssicherheit zu steigern.

Jeweils ein geeigneter Standort für Fahrbahnteiler wäre dabei in Abhängigkeit der räumlichen Restriktionen im Seitenraum, der anstehenden Nutzungen sowie dem Querungsbedarf zu prüfen. Die jeweiligen Eingriffe liegen in Zuständigkeit des Freistaats, sodass entsprechende Abstimmungen erfolgen müssen.

Bezüglich der Umsetzung dieser Maßnahme gibt es seit der letzten Lärmaktionsplanung keine Fortschritte. Diese sollte entsprechend forciert werden.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass in allen künftigen Maßnahmen die Förderung des ÖPNV weiter in den Fokus rücken sollte.

6.2.6 Handlungsfeld „Aktiver und Passiver Lärmschutz“

Die weitere Entwicklung von Maßnahmen an den Geräuschquellen, also Kraft- und Schienenfahrzeugen, entziehen sich dem Einfluss der Kommunen teilweise. Es ist davon auszugehen, dass diese auch in Zukunft hohe Lärmemissionen verursachen und somit die Wohnbebauungen an den Hauptverkehrsstrecken einer anhaltend hohen Lärmbelastung ausgesetzt bleiben.

Die Ergreifung direkter Lärmschutzmaßnahmen wird daher Bestandteil der Maßnahmen zur Lärminderung bleiben. Dazu zählen Lärmschutzwände und Wälle an neu zu bauenden oder zu sanierenden Verkehrsanlagen sowie der passive Lärmschutz im Sinne von schallreduzierenden Umfassungsbauteilen (z.B. Schallschutzfenster, schalldämmende Fassadenelemente) oder Balkonverglasungen.

Über kommunale Förderprogramme zur Lärmsanierung können Eigentümer von schwer vermietbarem Wohnraum an den Hauptverkehrsstraßen unterstützt und einem möglichen Bruchfallen entgegengewirkt werden.

Bei neu errichteter Verkehrsinfrastruktur oder grundhaften Änderungen ergeben sich Notwendigkeiten und Anspruch auf Schallschutz aus den Regelungen der 16.BImSchV.

Durch die bereits in den 1990er Jahren erfolgte Förderung des Einbaus lärmindernder Fenster entlang der B 6, der B 101 sowie der S 82 im Rahmen der Lärmvorsorge ist der Lärmschutz dort prinzipiell gegeben (vgl. Abbildung 7). Die derzeitigen Möglichkeiten zur Förderung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der S 82 Dresdner Straße befinden sich in Prüfung (Rückmeldung des LASuV ausstehend). Bei Feststellung von Überschreitungen der Auslösewerte sowie mittels Vereinbarungen mit den Eigentümern werden entsprechende, vornehmlich passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Da die Verkehrsmengen seither generell gesunken sind sowie weitere Straßenbaumaßnahmen (mit Ausnahme der geplanten Baumaßnahme zum Plossenaufstieg S 177 und allgemeinen Instandsetzungen) nicht vorgesehen sind, kann von zusätzlichen Maßnahmen abgesehen werden.

6.2.7 Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit“

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Verankerung im bundesdeutschen Recht ist neben der Erstellung von Lärmkarten und entsprechenden Aktionsplänen auch die Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. Dies ist nicht nur rechtlich, sondern auch sachlich begründet, da die rechtzeitige Information und das Mitwirken der Bürger sowohl die Qualität des entstehenden Aktionsplanes als auch im Nachgang dessen Akzeptanz verbessern können.

Hierbei stehen nahezu sämtliche Kommunikationswege zur Verfügung. Beispielhaft seien Broschüren, Flyer, Auslegungen, öffentliche Veranstaltungen, Workshops, Radio-/Fernsehbeiträge, Websites und Zeitungsartikel erwähnt. Zur Information und aktiven Mitgestaltung der Bürger ist stets auf eine beidseitig gerichtete Kommunikation zu achten; bei der also Betroffene und Mitwirkende auf Augenhöhe korrespondieren können sowie die Möglichkeit für die Behandlung aufgeworfener Fragen aller Parteien gegeben ist.

Inhaltlich ist es von hoher Relevanz, gegenüber der Öffentlichkeit größtmögliche Transparenz zu wahren. So sollten den Betroffenen insbesondere Informationen über die Entstehung und Auswirkungen von Lärm – generell und die eigene Wohngegend betreffend – in ausreichendem Maße zu Verfügung gestellt werden. Auch die rechtlichen Hintergründe, Richtlinien und Empfehlungen der entsprechenden Stellen sowie Zuständigkeiten müssen schnell verständlich aufgearbeitet sein, um Missverständnissen vorzubeugen.

Hilfreich sind außerdem stets barrierefrei verfügbare Dokumente (ausliegend und/oder online), gut auffindbare Websites mit Daten der aktuellen Lärmkartierung (Länder, EBA) sowie rechtzeitige, umfangreiche Informationen zu stattfindenden Planungen und den dazu angesetzten Veranstaltungen.

Bezüglich der Öffentlichkeitsarbeit für die Lärmaktionsplanung werden für Meißen keine gesonderten Maßnahmen als zielführend erachtet. Generell sollte ein Augenmerk aber auf gelingende, beidseitig gerichtete Kommunikation sowie insbesondere der Informationen zu Bürgerveranstaltungen liegen. Hier könnte u.a. die aktive Nutzung des Internets und im Speziellen sozialer Medien zukünftig eine stärkere Rolle spielen, um einen größeren Anteil der Meißener Bürger zu erreichen.

In Meißen wird im Prozess der Lärmaktionsplanung für den Analysebericht eine öffentliche Auslegung zur Bürgerbeteiligung durchgeführt. Die Bekanntmachung der Auslegung erfolgte mittels des von der Stadt veröffentlichten Amtsblattes sowie über den offiziellen Internetauftritt der Stadt Meißen. Die zu diesem Anlass eingehenden Hinweise und Anmerkungen der Bürger (jeweils mit fachlicher Einschätzung) werden dokumentiert, fachlich bewertet und fließen gegebenenfalls in den aktuellen Maßnahmenkatalog ein. Eine aktive Kommunikation mit den Bürgern der Stadt ist dabei unerlässlich.

Die Auslegung des aktuellen Lärmaktionsplanes erfolgte vom 04.03.2024 bis einschließlich 04.04.2024. Es gingen keine Bürgerhinweise ein.

6.2.8 Handlungsfeld „Entwicklung Instrumentarien und Monitoring“

Die Lärmkartierung 2007 und die darauf aufbauende Lärmaktionsplanung der Stufe 1 waren der Start in eine in dieser Systematik der Aufarbeitung des Problems „Lärm“ bislang nicht praktizierten Herangehensweise. Bereits im Jahr 2012 erfolgte gemäß den Vorgaben der EU die 2. Stufe der Lärmkartierung und -aktionsplanung, die Fortschreibung der Pläne in 2018 basierte auf der im vorigen Jahr abgeschlossenen Schallkartierung. In der aktuellen vierten Runde der Lärmaktionsplanung änderten sich die Berechnungsvorschriften für die Lärmkartierung und Betroffenanalyse (CNOSSOS-EU), welche nun unter die Zuständigkeit des LfULG fallen.

Das LfULG hat die Aktualität, Plausibilität und transparente Vorhaltung der verwendeten Datengerüste für die Kartierung durchgehend zu gewährleisten. Der Stadt Meißen als Partner, mit alleiniger Kenntnis der örtlichen Situation, kommt hingegen die Aufgabe zur Überprüfung, der für die Schallberechnungen aufbereiteten Eingangsdaten, zu. Zudem kann diese den Umfang der Kartierung (mit-) bestimmen. Die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung sowie durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen für den breiten Zugriff bereit zu halten, fällt in den Aufgabenbereich der Stadt Meißen. Dies kann über verschiedene Wege erfolgen z.B. GIS, Intranet, Themenstadtpläne etc.

Die Schaffung von Instrumentarien und die Optimierung von Abläufen sind als eigenes Handlungsfeld für die Lärmaktionsplanung definiert. Dieses beinhaltet z. B. folgende Ansatzpunkte:

- weitere Systematisierung der Verkehrszählungen im Sinne eines Verkehrsmengenmonitorings unter besonderer Beachtung der Anforderungen aus Verkehrsplanung, Klimaschutz, Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung
- Erarbeitung eines Katasters mit Schallschutzmaßnahmen (gebietsbezogen, straßenbezogen, gebäudebezogen) unter Nutzung geografischer Informationssysteme
- Schaffung bzw. Weiterentwicklung von Strukturen und Verantwortlichkeiten in der Verwaltung, die die Einbeziehung der Aspekte des Immissionsschutzes in alle maßgeblichen Entscheidungen der Verwaltung ermöglichen. Dieses betrifft Arbeitsabläufe innerhalb der Struktureinheiten (Ämter/Geschäftsbereiche) wie auch ämterübergreifende Abläufe.

Einzelmaßnahmen sind auch hier stadtspezifisch auszuformen, da unterschiedliche Voraussetzungen bestehen (Intranet, GIS, Straßendatenbanken, Themenstadtplan, etc.). Da das LfULG für die Lärmkartierung und deren Eingangsdaten beauftragt ist, fallen folgende Punkte nicht mehr in den Aufgabenbereich der Stadt Meißen:

- Weiterentwicklung von Datenbanken für die Vorhaltung der Eingangsdaten und die Verwaltung der Ergebnisdaten der Lärmkartierung
- dauerhafte Vorhaltung und sukzessive Fortschreibung eines dreidimensionalen Stadtmodells für akustische Berechnungen

Aufgrund der fortschreitend etablierten Regelmäßigkeit der Lärmaktionsplanung sollten Instrumente entwickelt werden, die der Kontinuität von Prozessen und der zeitsparenden Arbeitsweise dienen.

Maßnahme 11: Berichterstattung zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung

Berichterstattung über die Fortschritte und eventuelle Probleme bei der Umsetzung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, ggf. zur Hälfte der Laufzeit des Aktionsplanes sowie in jedem Falle frühzeitig vor der Fortschreibung des Planes.

Maßnahmenträger: Stadt Meißen

Zeithorizont: kurzfristig

Kosten: keine direkten Investitionskosten

Eine systematische Berichterstattung trägt frühzeitig zum Erkennen von Umsetzungshemmnissen bei und ist demnach eine maßgebliche Voraussetzung für die erfolgreiche Durchführung geplanter Maßnahmen. Deshalb wird die Berichterstattung als eigenständige und selbstbindende Maßnahme im Lärmaktionsplan verankert.

Zu überlegen ist auch, ob die Berichterstattung zum Lärmschutz mit anderen Umweltfragen (Klimaschutz, Luftreinhaltung) und ggf. auch mit verkehrlichen Fragestellungen (Entwicklung von Verkehr und Mobilität) verknüpft wird. Damit dient die Berichterstattung besonders der effizienteren/effektiveren Bearbeitung kommender verkehrlich relevanter Planungen sowie generell dem verwaltungsinternen Gebrauch.

Maßnahme 12: Systematisierte Erhebung verkehrlicher Grunddaten (Verkehrsmengen-Monitoring)

Zur Schaffung einer validen Datenbasis sollten im Straßennetz regelmäßig erfasste Verkehrserhebungen stattfinden, um das realistische Abbild des Haupt- und Nebennetzes von Meißen aktuell zu halten. Von Interesse sind Verkehrswege, welche von der Lärmkartierungen des LfULG und den Verkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen unbeachtet/ zu gering beachtet bleiben. regelmäßige Zählungen an bekannten Konfliktpunkten können genutzt werden um den Effekt getroffener Maßnahmen, wie z.B. die Vermeidung von Schleichverkehren zu quantifizieren.

Auch für die strategische Verkehrsplanung ist die regelmäßige Erhebung der Verkehrsmengen von Bedeutung, um Entwicklungen verfolgen, analysieren und bei Notwendigkeit gegensteuern zu können.

Dazu ist ein Netz an Zählstellen für das Verkehrsmengen-Monitoring festzulegen, welches periodisch erfasst wird. Nach Möglichkeit sollten parallel zu den Zählungen auch die Fahrgeschwindigkeiten erfasst werden, sodass bei häufigen Übertretungen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten entsprechend reagiert werden kann.

Maßnahmenträger: Landkreis Meißen, Stadt Meißen

Zeithorizont: laufend

Kosten: mittel

Für die Beurteilung der verkehrlichen Entwicklungen ist die Verfügbarkeit aktueller Verkehrsmengen erforderlich. Dafür werden zumeist die Ergebnisse der alle 5 Jahre durch die BASt durchgeführten SVZ verwendet. Diese sind jedoch für Meißen unzureichend, weshalb es zwingend ergänzender kommunaler Verkehrszählungen, wie bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes erfolgt, bedarf. Dafür sollte ein periodisch wiederkehrend zu erfassendes Zählstellennetz im Sinne eines Verkehrsmengen-Monitorings festgelegt werden, welches auch relevante Lärmschwerpunkte, die der Stadt durch Bürgerhinweise bekannt sind, untersucht.

Nicht zuletzt wird auch die Berechnung der Wirkung von Maßnahmen zur Lärminderung ermöglicht und die Lärmaktionsplanung insgesamt besser legitimiert.

6.2.9 Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete

Maßnahme 13: Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete

Ruhige Gebiete sollten vor Verlärmung geschützt und möglichst eine weitere Minderung der Lärmimmissionen angestrebt werden.

Neben dem Schutz gilt auch die Kennzeichnung und die Kontrolle der Gebiete als empfehlenswert, insbesondere im Falle von Bereichen, die zum Schutz der örtlichen Flora und/ oder Fauna dienen (LSG, NSG) und der öffentlichen Nutzung zur Verfügung stehen.

Maßnahmenträger: Landkreis Meißen, Stadt Meißen

Zeithorizont: laufend

Kosten: gering

Die unter „3. Ruhige Gebiete“ aufgeführten Bereiche sollten weitestgehend aus den ebenda genannten Gründen vor einer Zunahme der Schallemissionen geschützt und, sofern die Möglichkeit besteht, zur weiteren Beruhigung vorgesehen werden. So sind niedrigere Immissionswerte infolge künftiger Lärmschutzmaßnahmen (unabhängig vom Grund der Maßnahmen) als neue Maximalwerte zu betrachten und nicht erneut zu überschreiten.

7. Zusammenfassung und Ausblick

Durch die im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten Untersuchungen sind an den Hauptverkehrsstraßen signifikante Lärmbelastungen an den anliegenden Wohngebäuden feststellbar, welche die angesetzten Pegelwerte [2] von LDEN = 65 dB(A) und LNight = 55 dB(A) signifikant überschreiten. Aus der Sicht der Gesundheitsfürsorge sind dies Bereiche, wo bei dauerhaftem Lärmeintrag die Grenzen gesunden Wohnens erreicht sind.

Es gelten für den Tagesmittelwert 1.615 und den Nachtpegel 1.683 Bewohner als von den Schwellenwert überschreitendem Lärm betroffen.

Aus kommunaler Sicht umsetzbare Maßnahmen sind meist langfristiger, strategischer Natur wie die Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungskonzepts, oder bauliche Maßnahmen während der ohnehin stattfindenden Straßensanierungen (z.B. Belagwechsel, Einbau lärmarmen Schachtdeckel).

Generell kann über die Verkehrsorganisation, planerische Ansätze in der Neugenehmigung von Wohnbauten in den betroffenen Gebieten bzw. Einflüsse in der Bauleitplanung auf die Lärmentwicklung Einfluss genommen werden. Wie erwähnt, sind diesbezügliche Sachverhalte längst aber schon Instrument der Stadtplanung. Speziell ist für die Stadt Meißen sowohl die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes als auch des Stadtentwicklungskonzeptes INSEK voranzutreiben, um übergeordnete verkehrsplanerische Belange in zukunftsweisenden Strategien zu verankern. Bezüglich der angedachten Ausbaumaßnahmen im ÖPNV sind die langfristig positiven Effekte auf die Förderung des Umweltverbundes hervorzuheben.

Lokal, kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen, werden bereits genutzt. Die Anschaffung und Nutzung von weiteren Dialogdisplays sowie eine Dokumentation der Messergebnisse wird angeraten.

Aktiver Schallschutz in Form von Schallschutzwänden sind an den stark belasteten Hauptverkehrswegen nicht umsetzbar. Er wird jedoch aktiv durch die Durchführung von Straßensanierungen und den Einbau lärmindernden Asphalts und Schachtabdeckungen vorangetrieben. Machbar wären zudem Maßnahmen des passiven Schallschutzes, wie der Einbau von lärmindernden Umfassungsbauteilen bzw. der Förderung dieser.

Die Bezuschussung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung ausgehend von Verkehrswegen ist unter anderem über die Förderrichtlinie »Stadtgrün, Lärm, Radon/2023« [15] möglich.

Die Untersuchung zur Lärmaktionsplanung stellt eine bedeutende Datengrundlage für zukünftige städteplanerische Vorhaben dar.

8. Anlagen

Anlage 1 Übersichtslageplan

Anlage 2 Verkehrsmengen

Anlage 2.1 Lage Zählstellen

Anlage 2.2 Verkehrsentwicklung

Anlage 3 Lärmkarten

Anlage 3.1 Straßenverkehr

Anlage 3.1.1 Rasterkarte Übersicht Straßenverkehr LDEN

Anlage 3.1.2 Rasterkarte Übersicht Straßenverkehr LNIGHT

Anlage 3.1.3 Lärmkennzahlen

Anlage 3.1.4 Belastete Fassadenpunkte

Anlage 3.2 Schienenverkehr

Anlage 3.2.1 Rasterkarte Übersicht Schienenverkehr LDEN

Anlage 3.2.2 Rasterkarte Übersicht Schienenverkehr LNIGHT

Anlage 3.2.3 Lärmkennzahlen

Anlage 4 Schutzgebiete und Ruhige Gebiete

Anlage 5 Maßnahmenübersicht

Anlage 6 Abwägungstabelle

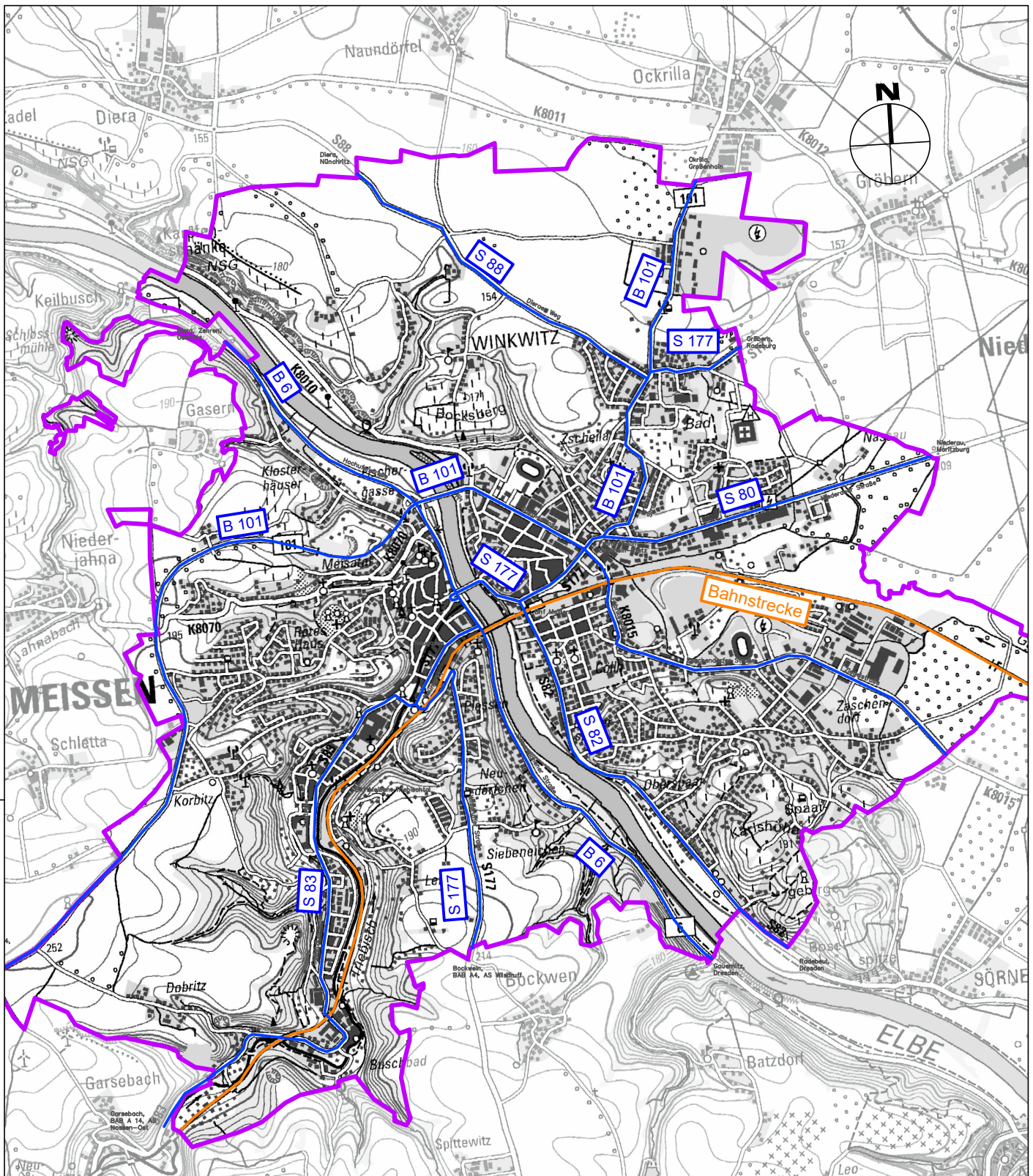
Anlage 7 Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

9. Literaturverzeichnis

- [1] Europäisches Parlament und Rat, Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, 2002.
- [2] LfULG, Freistaat Sachsen - Hinweise zur Lärmaktionsplanung 2023.
- [3] Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen 2022: Runde 4.
- [4] LfULG, Lärmkartierung 2022.
- [5] Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) (Ed.), Hinweise zur Lärmaktionsplanung: Dritte Aktualisierung, UMK Umlaufbeschluss 40/2022, 2022.
- [6] LfULG, Antworten auf Fragen zur Lärmkartierung, <https://www.umwelt.sachsen.de/fragen-und-antworten-zur-larmkartierung-6404.html>.
- [7] Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO), Mögliche Wiederinbetriebnahme Meißen – Döbeln, 2018.
- [8] Europäische Union, Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, 2015.
- [9] LfULG, Hinweise für die Strategische Lärmkartierung: Hilfestellung zur Interpretation der Ergebnisse der Lärmkartierung im Internet-Kartendienst des LfULG.
- [10] Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Gemeindestatistik (ULR).
- [11] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm), 1998.
- [12] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), Freizeitlärmrichtlinie, 2015.
- [13] Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes Runde 4.
- [14] DB, Über die Lärmsanierung, <https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/>.
- [15] Staatsregierung Sachsen, Förderrichtlinie Stadtgrün, Lärm, Radon: FRL Stadtgrün, Lärm, Radon, 2023.

Anlage 1

Übersichtslageplan

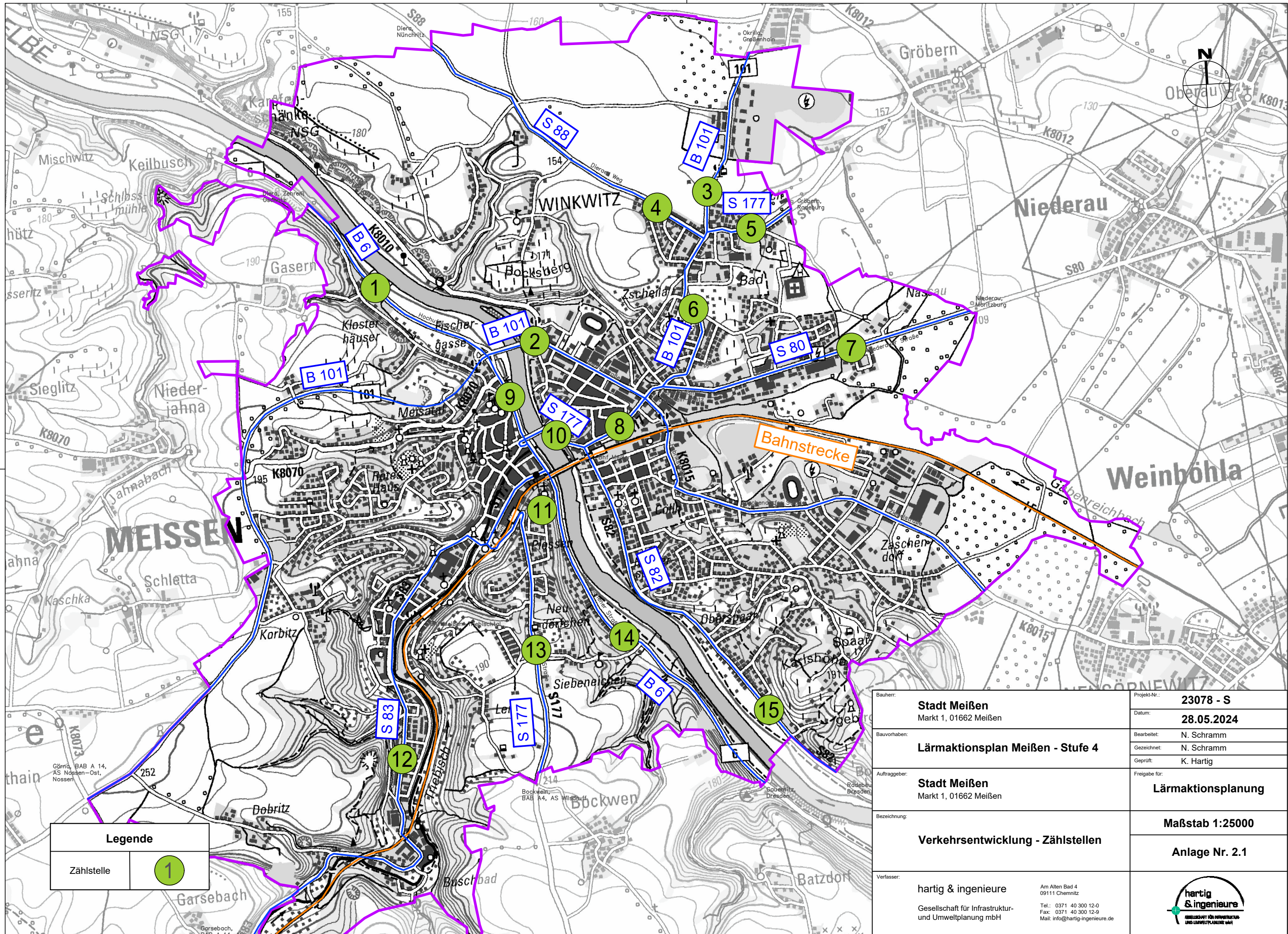


Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Übersichtsplan	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltplanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
	Am Alten Bad 4 09111 Chemnitz	Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
	Tel.: 0371 40 300 12-0 Fax: 0371 40 300 12-9 Mail: info@hartig-ingenieure.de		Maßstab 1 : 40 000
			Anlage Nr. 1

Anlage 2

Verkehrsmengen

- Anlage 2.1** **Lage Zählstellen**
- Anlage 2.2** **Verkehrsentwicklung**



Legende	
Zählstelle	1

Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Verkehrsentwicklung - Zählstellen	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltp lanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
		Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
			Maßstab 1:25000
			Anlage Nr. 2.1



Stelle	Bezeichnung	Jahr	Zählung	DZ	DTV	%S	Anmerkung	Entwicklung
1	B6, NW Knoten B101	2005	VEM		9600	10		-14,0%
		2010	VMK	x	9500	8		
		2015	VMK	x	8500	7		
		2021	VMK	x	8300	7		
			VEM		7000	6		
2	B101, zwischen Knoten B6 und Knoten Großenhainer Straße	2009	VEM		17500	7,4		-33,0%
		2010	VMK		13600	6		
		2015	VMK		13200	6		
		2021	VMK		11800	11,2		
			VEM		15000	5		
3	B101, von Knoten S88 Richtung NO	2009	VEM		5600	10,5	ZP außerhalb Meißen ZP außerhalb Meißen ZP an Knoten S88	-13,0%
		2010	VMK		5000	11		
		2015	VMK		5200	10		
		2021	VMK		4900	11,6		
			VEM		10600	8		
4	S88, NW von Knoten B101	2007-2009	VEM		3600	4		-22,0%
		2021	VEM		2800	2		
5	S177, W von Knoten B101	2009	VEM		4500	10,3		0,0%
		2010	VMK		3900	8		
		2015	VMK		4900	8		
		2021	VMK		4200	7,8		
			VEM		4500	10		
6	B101, zwischen Knoten S88 und Knoten S80	2009	VEM		13100	7,6	ZP an Knoten S88	-7,0%
		2010	VMK		12200	8		
		2015	VMK		14700	7		
		2021	VMK		11000	10,7		
			VEM		12200	7,9		
7	S80, W von Knoten B101	2009	VEM		11900	3,4		-43,0%
		2010	VMK		9900	4		
		2015	VMK		6300	6		
		2021	VMK		6800	5		
			VEM					
8	Großenhainer Str. zw. Knoten S82 und B101	2009	VEM		9700	9,1		-10,0%
		2010	VMK		10800	7		
		2015	VMK		9900	6		
		2021	VMK		8700	7,4		
			VEM		6300	7		
9	B6/Hochuferstraße zw. Knoten B101/Elbtalbrücke und Altstadtbrücke	2009	VEM		14600	7,3		-21,0%
		2010	VMK		12300	8		
		2015	VMK		11700	4		
		2021	VMK		11600	7,4		
			VEM					
10	S177, zw. Altstadtbrücke und Knoten S82	2009	VEM		20300	6,4	Erheblicher Unterschied zw. VEM/VMK Werten	-30,0%
		2015	VMK		14900	5		
		2021	VMK		14200	6,6		
			VEM		7700	5		
			VEM					
11	S177, Poststraße	2009	VEM		14400	6,8		-26,0%
		2010	VMK		10100	6		
		2015	VMK		11100	5		
		2021	VMK		9700	6,8		
			VEM					

Stelle	Bezeichnung	Jahr	Zählung	DZ	DTV	%S	Anmerkung	Entwicklung
12	S83, Richtung Garsebach	2009	VEM		10700	4,8		-62,0%
		2010	VMK		5100	5		
		2015	VMK		4300	4		
		2021	VMK		4100	5,6		
13	S177, Wilsdruffer Straße	2009	VEM		6600	6	Verschiebung Zählstelle von Höhe Reichenbach	-9,0%
		2010	VMK		5200	6,4		
		2015	VMK		5000	5		
		2021	VMK		6000	5,4		
14	B6, Siebeneichener Straße	2009	VEM		7600	11,7	ZS außerhalb Stadtgebiet Höhe Brockwitz	-25,0%
		2010	VMK		7100	7		
		2015	VMK		5900	6		
		2021	VMK	x	5700	13,2		
15	S82, Dresdner Straße	2009	VEM		9800	8,4	An Knoten mit S177 gezählt	-40,0%
		2010	VMK		7600	5		
		2015	VMK		7100	3		
		2021	VMK		5900	4,5		
			VEM		5500	3		

VEM = Verkehrserhebungen in Meißen

VMK = Verkehrsmengenkarte Sachsen

DTV = Kfz/24h

DZ = Dauerzählstelle

%S = Prozentanteil Schwerverkehr (>3.5 t)

Anlage 3

Lärmkarten

Anlage 3.1

Straßenverkehr

Anlage 3.1.1

Rasterkarte Übersicht Straßenverkehr LDEN

Anlage 3.1.2

Rasterkarte Übersicht Straßenverkehr LNIGHT

Anlage 3.1.3

Lärmkennzahlen

Anlage 3.1.4

Belastete Fassadenpunkte

Anlage 3.2

Schienenverkehr

Anlage 3.2.1

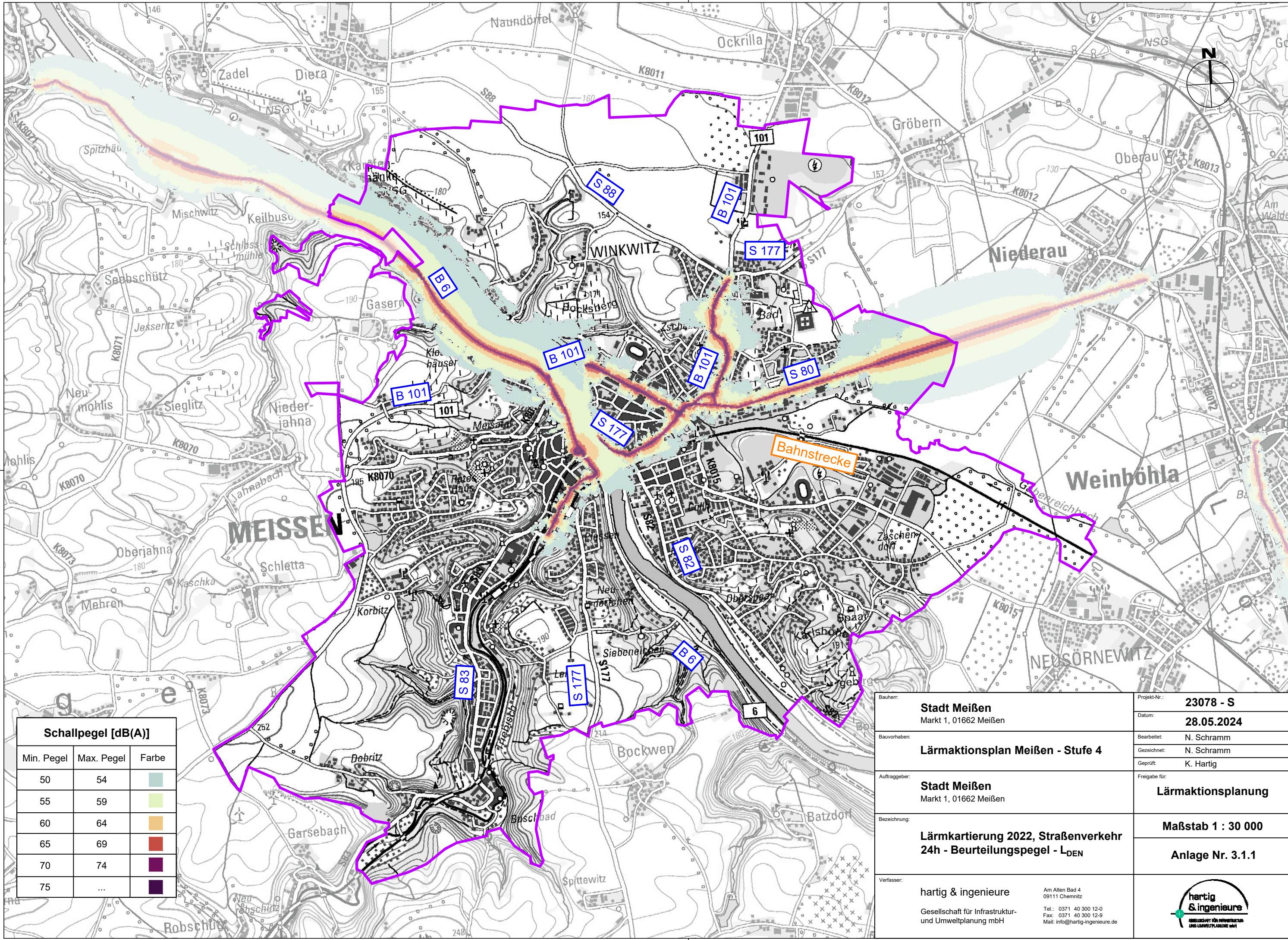
Rasterkarte Übersicht Schienenverkehr LDEN

Anlage 3.2.2

Rasterkarte Übersicht Schienenverkehr LNIGHT

Anlage 3.2.3

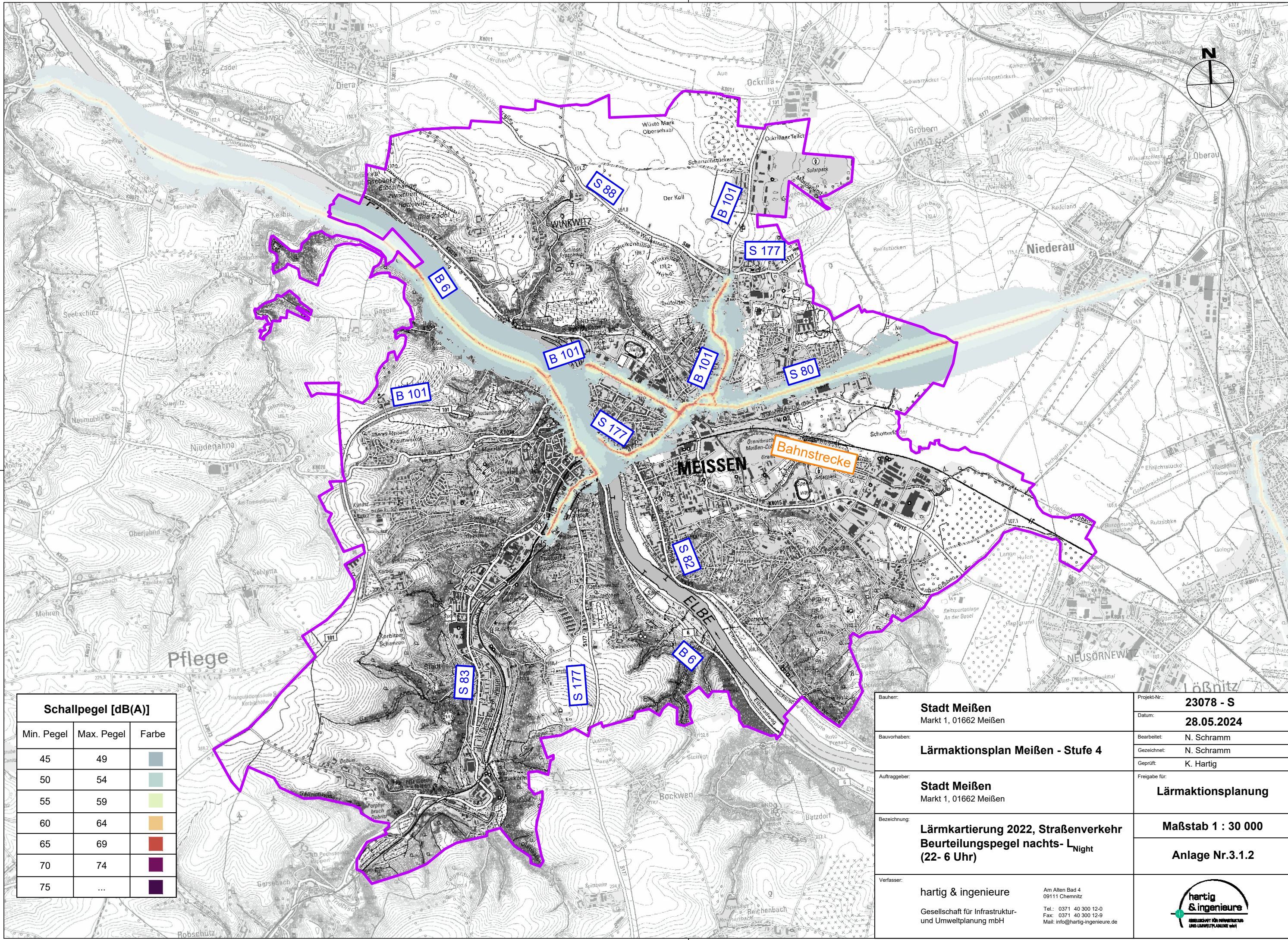
Lärmkennzahlen



Schallpegel [dB(A)]		
Min. Pegel	Max. Pegel	Farbe
50	54	Light Blue
55	59	Light Green
60	64	Yellow
65	69	Orange
70	74	Red
75	...	Dark Purple

Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Lärmkartierung 2022, Straßenverkehr 24h - Beurteilungspegel - L_{DEN}	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltplanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
	Am Alten Bad 4 09111 Chemnitz Tel.: 0371 40 300 12-0 Fax: 0371 40 300 12-9 Mail: info@hartig-ingenieure.de	Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
			Maßstab 1 : 30 000
			Anlage Nr. 3.1.1

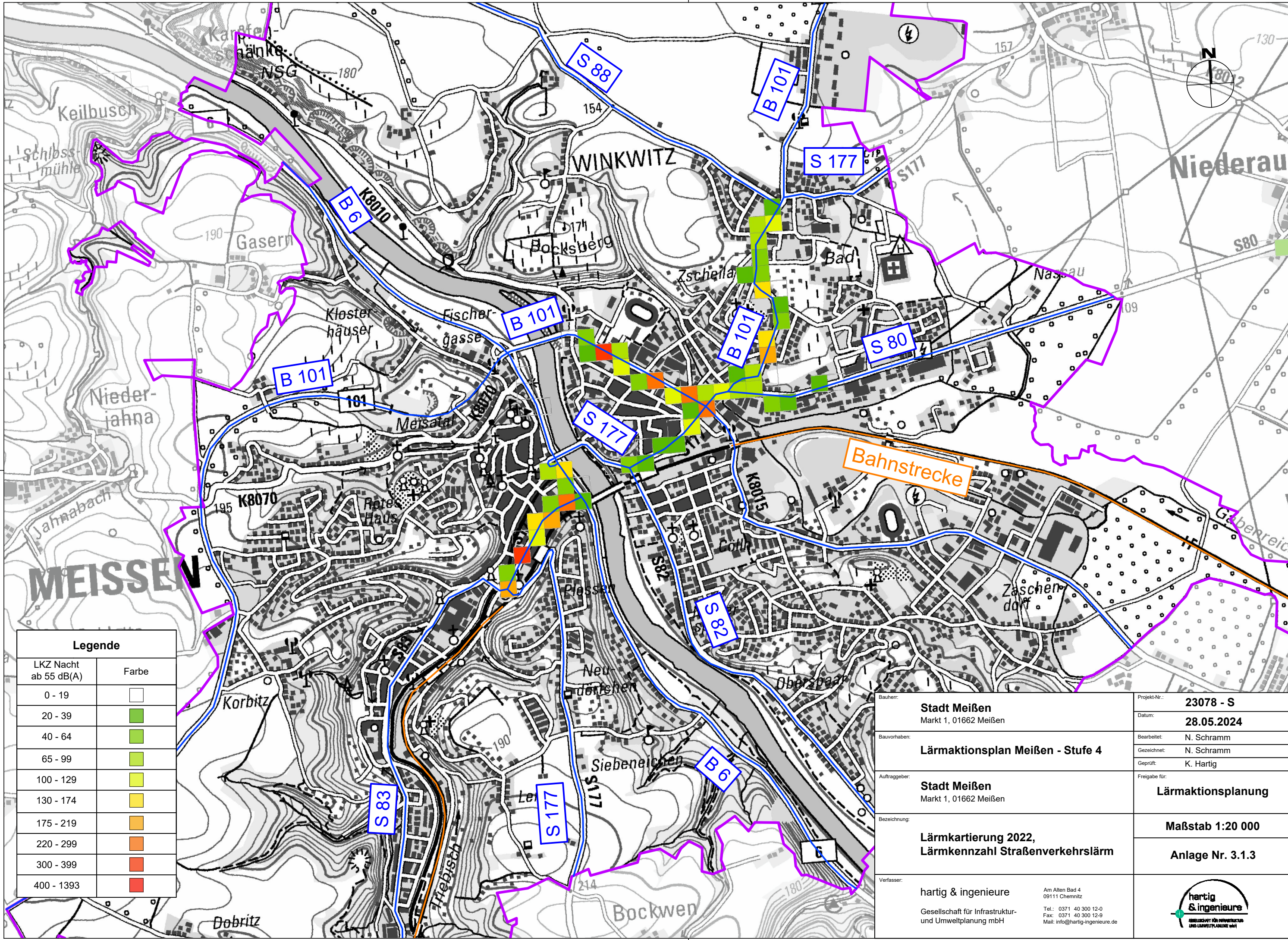





Schallpegel [dB(A)]		
Min. Pegel	Max. Pegel	Farbe
45	49	■
50	54	■
55	59	■
60	64	■
65	69	■
70	74	■
75	...	■

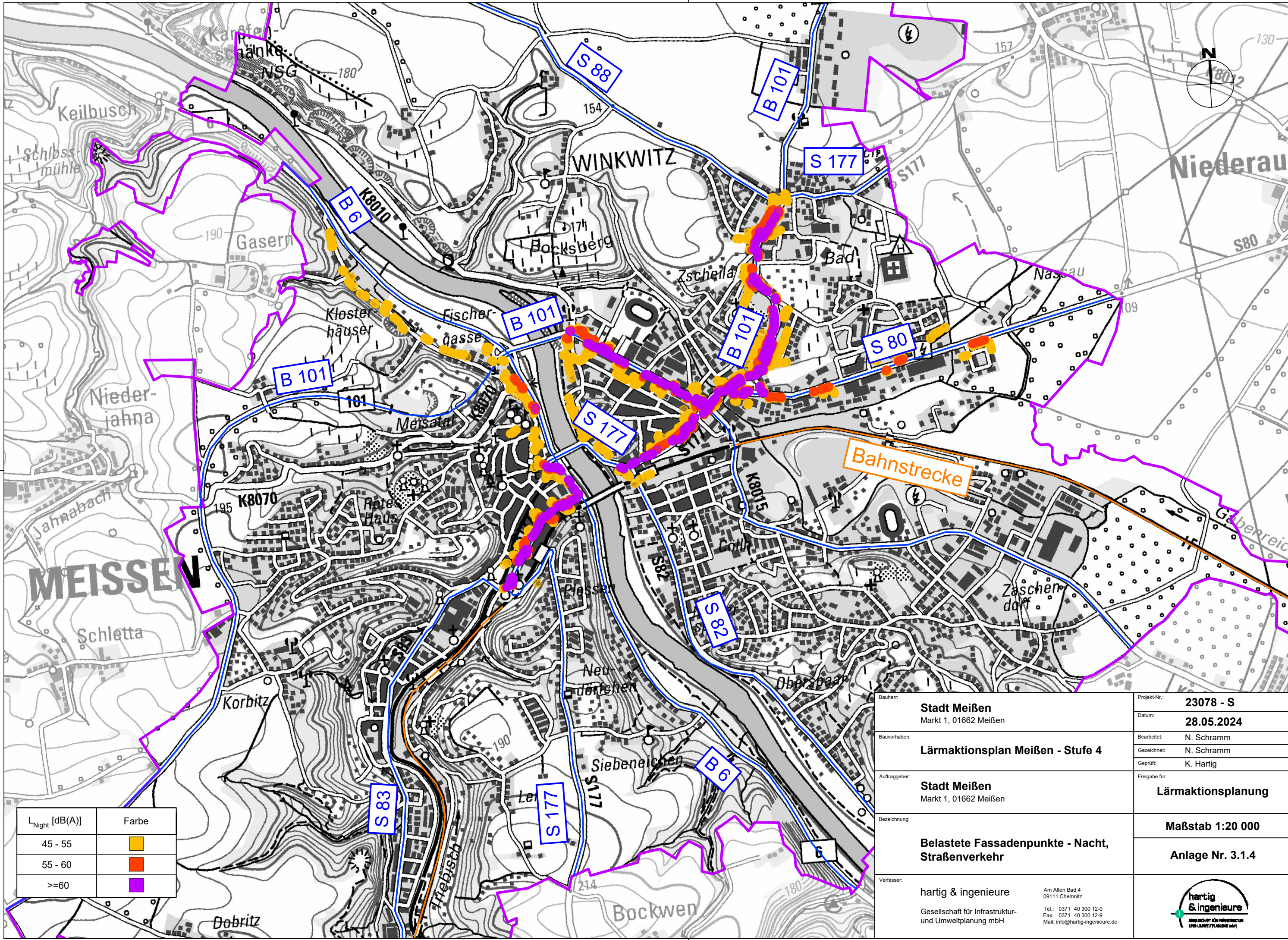
Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Lärmkartierung 2022, Straßenverkehr Beurteilungspegel nachts- L_{Night} (22- 6 Uhr)	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltp lanung mbH	Gepf ürt:	K. Hartig
	Am Alten Bad 4 09111 Chemnitz Tel.: 0371 40 300 12-0 Fax: 0371 40 300 12-9 Mail: info@hartig-ingenieure.de	Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
			Maßstab 1 : 30 000
			Anlage Nr.3.1.2





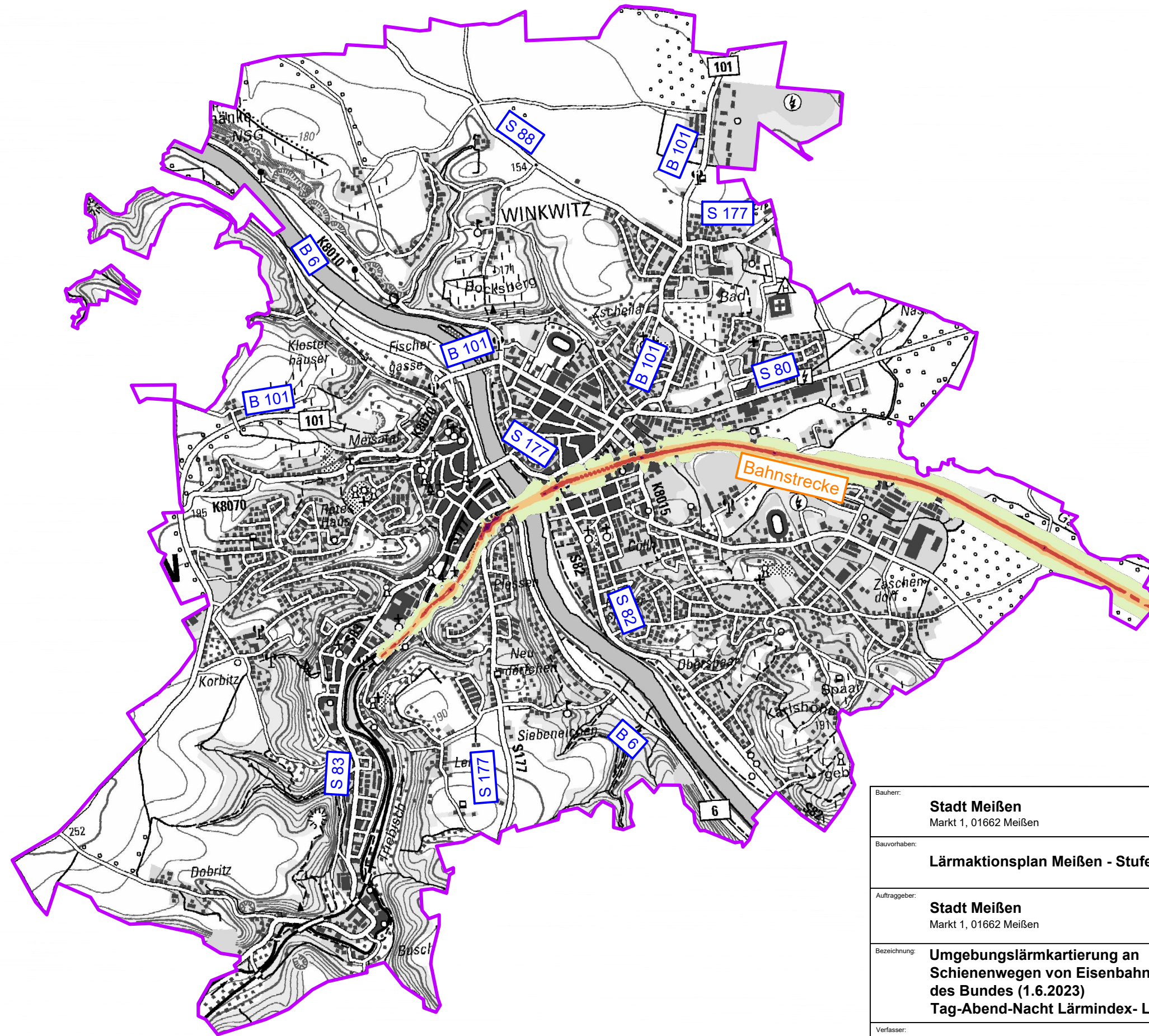
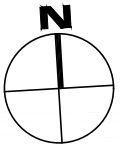
Legende	
LKZ Nacht ab 55 dB(A)	Farbe
0 - 19	□
20 - 39	■
40 - 64	■
65 - 99	■
100 - 129	■
130 - 174	■
175 - 219	■
220 - 299	■
300 - 399	■
400 - 1393	■

Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Lärmkartierung 2022, Lärmkennzahl Straßenverkehrslärm	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltplanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
		Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
			Maßstab 1:20 000
			Anlage Nr. 3.1.3
	Am Alten Bad 4 09111 Chemnitz Tel.: 0371 40 300 12-0 Fax: 0371 40 300 12-9 Mail: info@hartig-ingenieure.de		



L_{Night} [dB(A)]	Farbe
45 - 55	Yellow
55 - 60	Orange
≥ 60	Purple

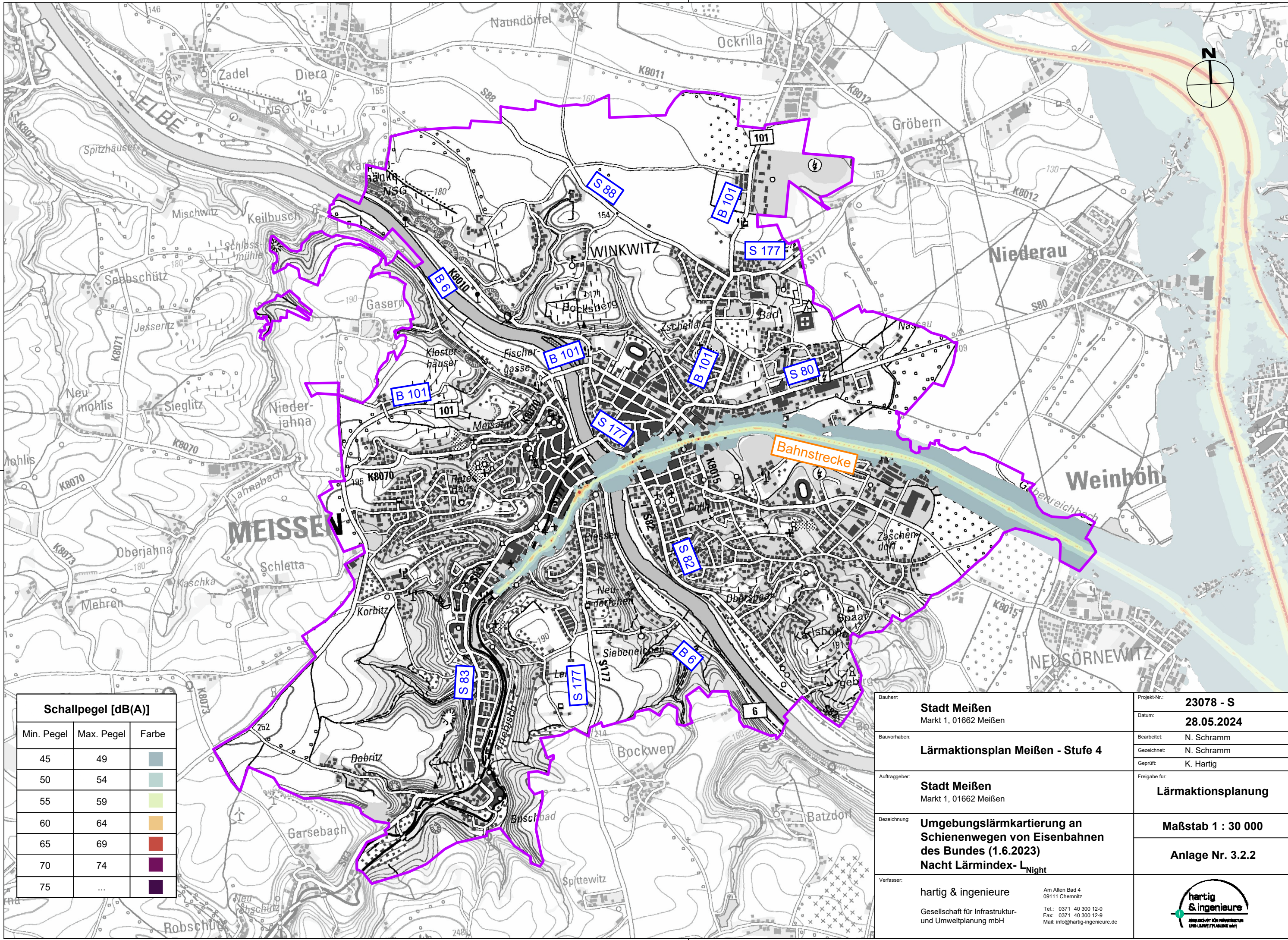
Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Belastete Fassadenpunkte - Nacht, Straßenverkehr	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltplanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
		Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
			Maßstab 1:20 000
			Anlage Nr. 3.1.4
	Am Alten Bad 4 09111 Chemnitz Tel.: 0371 40 300 12-0 Fax: 0371 40 300 12-9 Mail: info@hartig-ingenieure.de		



Schallpegel [dB(A)]		
Min. Pegel	Max. Pegel	Farbe
55	59	
60	64	
65	69	
70	74	
75	...	

Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes (1.6.2023) Tag-Abend-Nacht Lärmindex- L_{DEN}	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltplanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
	Am Alten Bad 4 09111 Chemnitz Tel.: 0371 40 300 12-0 Fax: 0371 40 300 12-9 Mail: info@hartig-ingenieure.de	Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
			Maßstab 1 : 30 000
			Anlage Nr. 3.2.1

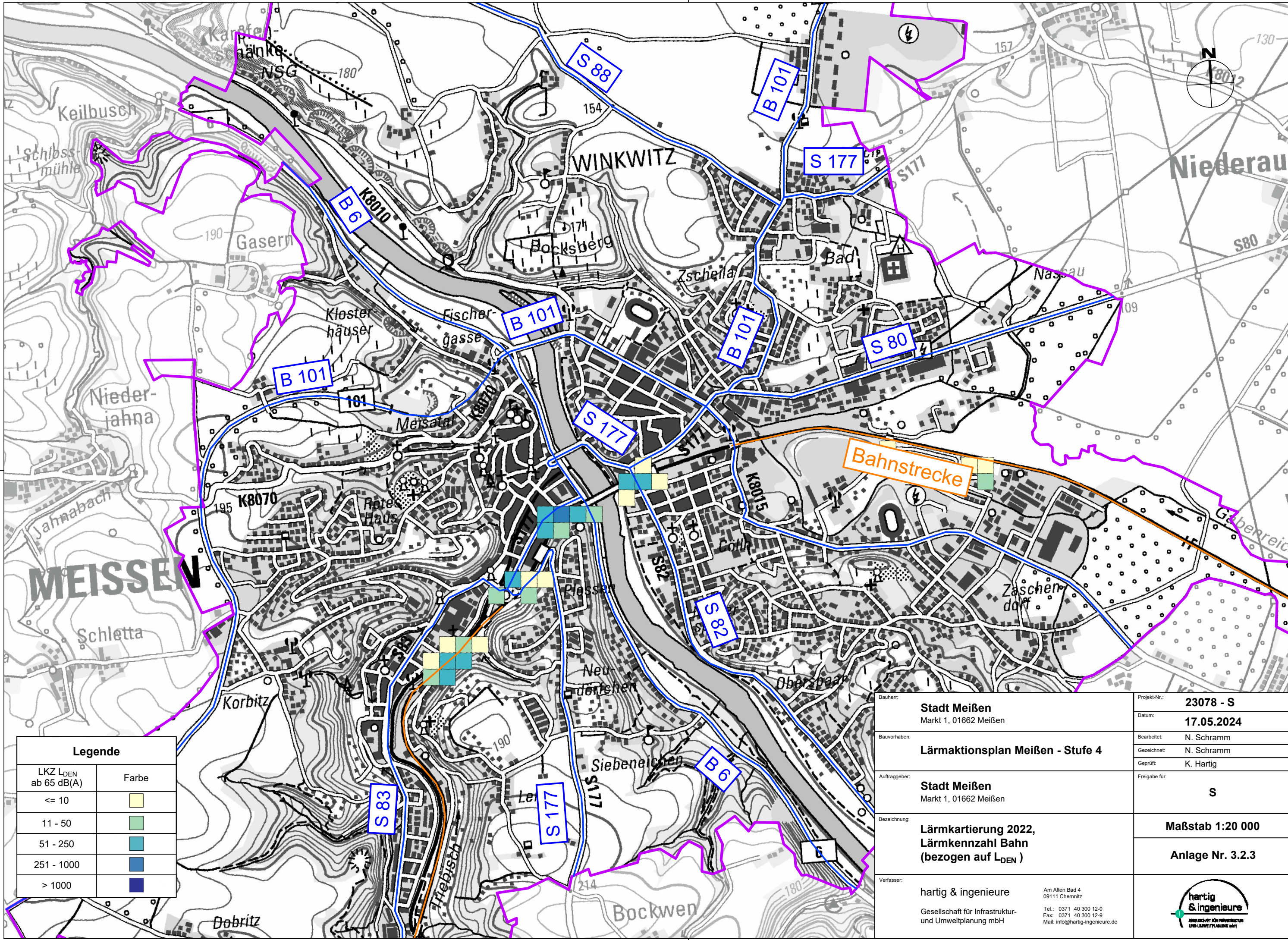




Schallpegel [dB(A)]		
Min. Pegel	Max. Pegel	Farbe
45	49	
50	54	
55	59	
60	64	
65	69	
70	74	
75	...	

Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes (1.6.2023) Nacht Lärmindex-_{L_{Night}}	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltpfplanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
	Am Alten Bad 4 09111 Chemnitz Tel.: 0371 40 300 12-0 Fax: 0371 40 300 12-9 Mail: info@hartig-ingenieure.de	Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
			Maßstab 1 : 30 000
			Anlage Nr. 3.2.2





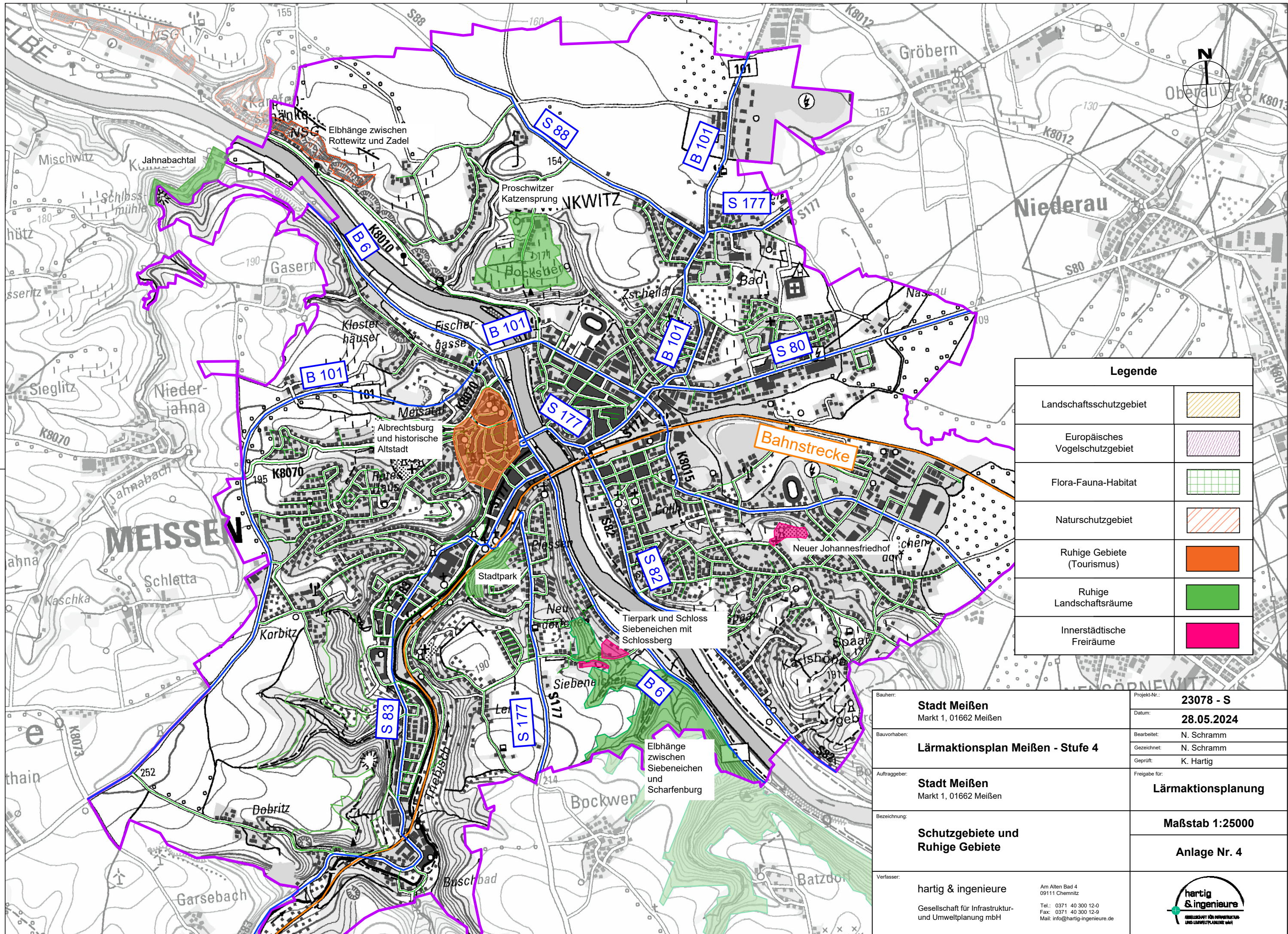
Legende	
LKZ L_{DEN} ab 65 dB(A)	Farbe
<= 10	Yellow
11 - 50	Light Green
51 - 250	Teal
251 - 1000	Dark Teal
> 1000	Dark Blue

Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	17.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Lärmkartierung 2022, Lärmkennzahl Bahn (bezogen auf L_{DEN})	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltp lanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
	Am Alten Bad 4 09111 Chemnitz Tel.: 0371 40 300 12-0 Fax: 0371 40 300 12-9 Mail: info@hartig-ingenieure.de	Freigabe für:	S
		Maßstab:	1:20 000
		Anlage Nr.:	3.2.3



Anlage 4

Schutzgebiete und Ruhige Gebiete



Legende	
Landschaftsschutzgebiet	
Europäisches Vogelschutzgebiet	
Flora-Fauna-Habitat	
Naturschutzgebiet	
Ruhige Gebiete (Tourismus)	
Ruhige Landschaftsräume	
Innerstädtische Freiräume	

Bauherr:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Projekt-Nr.:	23078 - S
Bauvorhaben:	Lärmaktionsplan Meißen - Stufe 4	Datum:	28.05.2024
Auftraggeber:	Stadt Meißen Markt 1, 01662 Meißen	Bearbeitet:	N. Schramm
Bezeichnung:	Schutzgebiete und Ruhige Gebiete	Gezeichnet:	N. Schramm
Verfasser:	hartig & ingenieure Gesellschaft für Infrastruktur- und Umweltplanung mbH	Geprüft:	K. Hartig
		Freigabe für:	Lärmaktionsplanung
			Maßstab 1:25000
			Anlage Nr. 4

Am Alten Bad 4
09111 Chemnitz
Tel.: 0371 40 300 12-0
Fax: 0371 40 300 12-9
Mail: info@hartig-ingenieure.de



Anlage 5

Maßnahmenübersicht

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Ziel	Verantwortlich/zu beteiligen	Zeithorizont	Kosten
Handlungsfeld 2 „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“						
1	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes (VEK)	Vertiefung bestehender Maßnahmenansätze unter strategischer Beachtung	möglichst hohe Einbeziehung lärmindernder Maßnahmen in kommende Infrastrukturprojekte gesamtgemeindliches, verkehrsträgerübergreifendes Konzept	Stadt Meißen	Kurzfristig, Erstellung ab 2024	Mittel
2	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung zur Förderung des Umweltverbundes	Untersuchung der Einrichtung eines zusätzlichen S-Bahn-Haltespunktes Meißen-Ziegelstraße, Anbindung des Parkplatzes Brauhausstraße an den Busbahnhof/Bahnhof	indirekte Lärminderung sowie Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern zu Gunsten des Umweltverbundes	Stadt Meißen, Landkreis Meißen, VVO, Deutsche Bahn AG	Mittel- bis langfristig	Hoch
Handlungsfeld 3 „Verkehrsorganisation und Verkehrssystemmanagement“						
3	Neuordnung Straßennetz Stadtteil Cölln	Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehren	Attraktivierung des Stadtteils, Entlastung von Wohngebietsstraßen	Stadt Meißen, Landkreis Meißen	Mittel- bis langfristig	Hoch
4	Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo-30	Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit an Lärmschwerpunkten, Abschnitten mit schadhafter Fahrbahndecke sowie Gebäuden sensibler Nutzung	Schutz der Bevölkerung vor weiterer Verlärmung, Erhöhung der Verkehrssicherheit	Stadt Meißen, Freistaat Sachsen	Kurzfristig	Gering
5	Geschwindigkeitskontrollen	Vermeidung von Pegelspitzen durch erhöhte Geschwindigkeiten u. A. an Abschnitten der B 101, B 6	Verminderung vorhandener Lärmemissionen durch die Vermeidung unzulässiger Fahrgeschwindigkeiten	Stadt Meißen, Landkreis Meißen	Fortwährend	Gering bis mittel
6	Einsatz von Dialogdisplays	Aufstellung Dialogdisplays an Lärmschwerpunkten, insbesondere am Ortseingang (B 6 Siebeneichener Straße, S 177 Wilsdruffer Straße, Neugasse/Gerbergasse)	Reduzierung überhöhter Fahrgeschwindigkeiten Erhebung von Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen, u.a. für Verkehrsmengen-Monitoring	Stadt Meißen	Fortwährend	Mittel
Handlungsfeld 4 „Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur“						
7	Umsetzung der ohnehin geplanten Maßnahmen, welche auch aus Sicht der Lärminderung zu unterstützen sind	Verbleibende Fahrbahnerneuerung der B 101 nördlich Beyerlein-Platz (2018), Ausbau S 177/ Plossenaufstieg und Wilsdruffer Straße (2019 noch in Planfeststellung), Neubau der S 84 Meißen – Dresden, Trasse vom Beyerlein-Platz über das Gewerbegebiet hin zur jetzigen K 8015 (2019 noch in Planfeststellung)	Vermeidung zusätzlicher Lärmemissionen durch schadhafte Fahrbahndecken, partielle Verringerung des Lärmemissionen durch teilweise Verkehrsverlagerung (Neubau der S 84)	Freistaat Sachsen, Stadt Meißen	Kurz- bis langfristig	Mittel bis hoch
8	Einbau eines zugelassenen lärmarmen Asphalt	Bei Ersatz der Asphaltdeckschichten einzusetzen	Einsatz neuartiger Bauweisen führt zu geringeren Lärmemissionen (durchschnittlich -3 dB(A)) als bei herkömmlichem Asphalt	Stadt Meißen	Langfristig	Hoch
9	Systematischer Einbau lärmarmen Schachtdeckel	Verankerung der Prüfung zum Einbau lärmarmen Schachtabdeckungen – z.B. Siebeneichener Straße	Signifikante Lärminderung an lokalen Problempunkten	Stadt Meißen	Fortwährend	Mittel

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Ziel	Verantwortlich/zu beteiligen	Zeithorizont	Kosten
Handlungsfeld 5 „Straßenraumgestaltung“						
10	Prüfung baulicher Möglichkeiten zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation	Umgestaltung des Straßenraums, Bauliche Verdeutlichung in Form von Fahrbahnteiler oder Fahrbahnverschnenkungen, zu prüfen für B 101, S 177, Elbtalstraße	Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten durch automatisches Abbremsen, Erhöhung der Verkehrssicherheit	Stadt Meißen, Freistaat Sachsen	Mittel- bis langfristig	Mittel
Handlungsfeld 8 „Entwicklung Instrumentarien und Monitoring“						
11	Berichterstattung zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung	regelmäßige Berichterstattung über Fortschritte und ggf. Probleme bei Umsetzung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, insbesondere im Vorfeld der nächsten Lärmaktionsplanung	frühzeitig zum Erkennen von Umsetzungshemmnissen, bei Erfordernis Gegensteuern möglich, möglichst reibungslose Abläufe	Stadt Meißen	Kurzfristig	Keine direkten Kosten
12	Systematisierte Erhebung verkehrlicher Grundlagendaten (Verkehrsmengen-Monitoring)	Erfassung von aktuellen Verkehrsmengen als Grundlage für Maßnahmenevaluierung sowie strategische Verkehrsplanung, Festlegung eines Netzes von Zählstellen und periodischer Zählungen	Grundlage für die strategische Verkehrsplanung (Erkennen von Entwicklungen und Potentialen), Wirkungseinschätzung und Legitimierung Maßnahmen	Stadt Meißen, Landkreis Meißen	Fortwährend	Mittel
Handlungsfeld 9 „Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete“						
13	Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete	Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete gemäß §47d Abs. 2 BImSchG und Verankerung im Flächennutzungsplan sowie sonstigen relevanten Planwerken	Erhalt von Erholungs- und Rückzugsräumen	Stadt Meißen	Fortwährend	Gering

Anlage 6

Abwägungstabelle

Übersicht der zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2024 i. d. F. vom 29.02.2024 der Großen Kreisstadt Meißen um Stellungnahme gebetenen Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Nr.	Behörde/TÖB	Anschrift	Beteiligungsschreiben	Antwortschreiben
Behörden/TÖB				
1	Landesdirektion Sachsen Referat 34 — Raumordnung/Stadtentwicklung	09105 Chemnitz	29.02.2024	-
2	Regionaler Planungsverband "Oberes Elbtal/Osterzgebirge"	Meißner Straße 151a, 01445 Radebeul	29.02.2024	04.04.2024
3	Landratsamt Meißen Kreisentwicklungsamt	PF 10 01 52, 01651 Meißen	29.02.2024	08.04.2024
4	Landratsamt Meißen Gesundheitsamt	PF 10 01 52, 01651 Meißen	29.02.2024	08.04.2024
5	Landesamt für Denkmalpflege	Schloßplatz 1, 01067 Dresden	29.02.2024	-
6	Landesamt für Archäologie	Zur Wetterwarte 7, 01109 Dresden	29.02.2024	04.04.2024
7	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie	PF 54 01 37, 01311 Dresden	29.02.2024	01.03.2023
8	Sächsisches Oberbergamt Freiberg	PF 13 64, 09583 Freiberg	29.02.2024	-
9	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Meißen	PF 20 02 14, 01657 Meißen	29.02.2024	21.03.2024
10	Staatsbetrieb Sächsisches Immobilienmanagement Sachsen - Außenstelle Dresden	Hoyerswerdaer Str. 18, 01099 Dresden	29.02.2024	-
11	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN)	PF 10 02 44, 01072 Dresden	29.02.2024	-
12	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Hauptstelle Portfoliomanagement	Otto-von-Guericke Str. 4, 39104 Magdeburg	29.02.2024	03.04.2024
13	Große Kreisstadt Meißen Stadtbauamt - Sachgebiet Tiefbau	Markt 1, 01662 Meißen	29.02.2024	-
14	Große Kreisstadt Meißen Ordnungsamt	Markt 1, 01662 Meißen	29.02.2024	24.04.2024
15	Große Kreisstadt Meißen Untere Bauaufsichtsbehörde	Markt 1, 01662 Meißen	29.02.2024	-
16	Eigenbetrieb Abwasserentsorgung der Großen Kreisstadt Meißen	Schloßberg 9, 01662 Meißen	29.02.2024	-
17	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH	Hafenstraße 51, 01662 Meißen	29.02.2024	-
18	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH	Leipziger Straße 120, 01127 Dresden	29.02.2024	03.04.2024
19	DB Netz AG Niederlassung Südost	Brandenburger Straße 1, 04103 Leipzig	29.02.2024	-
20	Evangelisch-Lutherisches Landeskirchenamt Dresden	PF 12 05 52, 01006 Dresden	29.02.2024	-

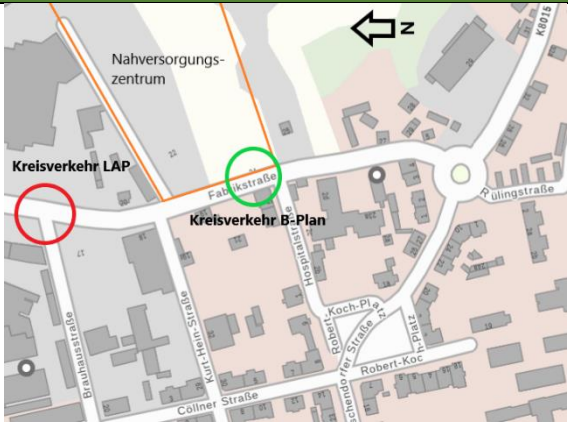
21	Bischöfliches Ordinariat Bistum Dresden-Meißen	Käthe-Kollwitz-Ufer 84, 01309 Dresden	29.02.2024	-
22	Industrie- und Handelskammer Dresden	Langer Weg 4, 01239 Dresden	29.02.2024	04.04.2024
23	Gewerbeverein Meißen e.V.	Burgstraße 28, 01662 Meißen	29.02.2024	08.03.2024
24	Jugendstadtrat Meißen	Markt 1, 01662 Meißen	29.02.2024	-
25	Kreisverband der Gartenfreunde Meißen e.V.	Niederauer Str. 26-28, 01662 Meißen	29.02.2024	-
Versorgungsunternehmen				
26	Meißener Stadtwerke GmbH	Karl-Niesner Straße 120, 01662 Meißen	29.02.2024	25.03.2024
27	Abwasserentsorgungsgesellschaft Meißner Land mbH	Elbtalstraße 11, 01665 Diera-Zehren	29.02.2024	-
28	Wasserversorgung Brockwitz-Rödern GmbH	Dresdner Straße 35, 01640 Coswig	29.02.2024	-
29	Zweckverband Abfallwirtschaft "Oberes Elbtal"	Meißner Straße 151a, 01445 Radebeul	29.02.2024	-
30	SachsenEnergie AG	Friedrich-List-Platz 2, 01069 Dresden	29.02.2024	-
31	GDMcom	Maximilianallee 4, 04129 Leipzig	29.02.2024	25.03.2024
32	50Hertz Transmission GmbH, TG Netzbetrieb	Heidestraße 2, 10557 Berlin	29.02.2024	11.03.2024
33	Deutsche Telekom Technik GmbH	01059 Dresden	29.02.2024	-

Übersicht aller nicht eingegangenen Stellungnahmen:

1	Landesdirektion Sachsen Referat 34 — Raumordnung/Stadtentwicklung
5	Landesamt für Denkmalpflege
8	Sächsisches Oberbergamt Freiberg
10	Staatsbetrieb Sächsisches Immobilienmanagement Sachsen - Außenstelle Dresden
11	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN)
13	Große Kreisstadt Meißen - Stadtbauamt - Sachgebiet Tiefbau
15	Große Kreisstadt Meißen - Untere Bauaufsichtsbehörde
16	Eigenbetrieb Abwasserentsorgung der Großen Kreisstadt Meißen
17	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH
19	DB Netz AG Niederlassung Südost
20	Evangelisch-Lutherisches Landeskirchenamt Dresden
21	Bischöfliches Ordinariat Bistum Dresden-Meißen
24	Jugendstadtrat Meißen
25	Kreisverband der Gartenfreunde Meißen e.V.
27	Abwasserentsorgungsgesellschaft Meißner Land mbH
28	Wasserversorgung Brockwitz-Rödern GmbH
29	Zweckverband Abfallwirtschaft "Oberes Elbtal"
30	SachsenEnergie AG
33	Deutsche Telekom Technik GmbH

Keine Hinweise/Bedenken/Anmerkungen hatten folgende Behörden/Träger öffentlicher Belange:

2	Regionaler Planungsverband "Oberes Elbtal/Ostertagebirge"	Konflikte zu regionalplanerischen Vorgaben bestehen nicht.
6	Landesamt für Archäologie	Keine Einwände.
12	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Hauptstelle Portfoliomanagement	Keine Einwände.
22	Industrie- und Handelskammer Dresden	Keine Einwände oder Anregungen.
23	Gewerbeverein Meißen e.V.	Berührt Belange nicht.
26	Meißener Stadtwerke GmbH	Nicht betroffen.
31	GDMcom	Keine Einwände.
32	50Hertz Transmission GmbH, TG Netzbetrieb	Keine Einwände.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
1.	3	Landratsamt Meißen Kreisentwicklungsamt Stellungnahme vom 02.04.2024				
1.1		Belange Straßenbausträger Kreisstraßen	1.1.1	(H) Maßnahme 3 „Neuordnung des Straßennetzes im Stadtteil Cölln“ bezieht sich auf die Umsetzung des Ausbaus des Knotenpunktes Fabrikstraße (K 8015)/Brauhausstraße zum Kreisverkehr. Durch den derzeit in der Anhörung befindlichen Entwurf des vorhabenbezogenen B-Plans „Revitalisierung Quartier Fabrikstraße, Meißen-Cölln, Teil 1 der Stadt Meißen“ mit Neubau eines Kreisverkehrs auf der Fabrikstraße zwischen Hospitalstraße und Kurt-Hein-Straße erscheint die Maßnahme 3 nicht mehr zeitgemäß. Zudem stehen weder finanzielle noch personelle Kapazitäten zur Verfügung.	 <p>Der geplante Kreisverkehr zwischen Kurt-Hein und Hospitalstraße (grün) dient der Anbindung des östlich der Fabrikstraße geplanten Nahversorgungszentrums. Der in Maßnahme 3 des Lärmaktionsplans erwähnte Kreisverkehr (rot) soll den Stadtteil</p>	Zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
					Cölln entlasten, indem Durchgangs- und Schleichverkehre aus den sensiblen Wohnstraßen verlagert werden. Der in B-Plan „Revitalisierung Quartier Fabrikstraße, Meißen-Cölln, Teil 1 der Stadt Meißen“ vorgesehene Kreisverkehr erfüllt diese Funktion nicht.	
			1.1.2	(H) Maßnahme 12 beinhaltet die systematisierte Erfassung verkehrlicher Grunddaten im Rahmen eines Netzes von Zählstellen für ein Verkehrsmengen-Monitoring und bezeichnet u. A. den Landkreis Meißen als Maßnahmenträger. Ein Verkehrsmengen-Monitoring gehört nicht zu den Aufgaben des Straßenbaulastträgers der Kreisstraßen. Die zitierte Straßenverkehrszählung im 5-Jahres-Rhythmus ist nicht verpflichtend, seit 2020 beteiligt sich der Landkreis Meißen nicht mehr an der bundesweiten Verkehrszählung.	Keine Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen.
1.2		Belange Gesundheitsamt	1.2.1	(H) Im Berichtsentwurf wurden Schwellenwerte (Anm.: für die Auslösung der Lärmaktionsplanung) angewendet, welche die kleinstmöglichen Werte darstellen, um eine Veränderung auszulösen. Der Berichtsentwurf gibt dazu Werte für den L_{DEN} mit 65 dB(A) und den L_{Night} mit 55 dB(A) an. Diese sollen die Grenze zur Gesundheitsrelevanz darstellen und finden daher in der Lärmaktionsplanung als Schwellenwerte Anwendung. Aus Sicht des Gesundheitsamtes sollten solche Schwellenwerte unter den Werten mit einer gesundheitlichen Relevanz und unter den immissionsgrenzwerten (16. BImSchV) liegen. [...] Um die gesundheitliche Relevanz zu verdeutlichen, wurden die in der Literatur angegebenen Schallpegel (A.d.R. Grenze zur gesundheitlichen Beeinträchtigung) für den Tag mit 55 dB(A) und in der Nacht von 40 dB(A) herangezogen. In Anbetracht des aktiven und vorbeugenden Lärmschutzes führen die angesetzten Werte aus	Die Lärmaktionsplanung dient nicht der Ermittlung gesundheitsrelevanter Lärmbelastungen, sondern der Ermittlung von besonders lärmbelasteten Hotspots. Verschwinden diese nach Maßnahmenumsetzung werden die Schwellenwerte zur Auslösung der Lärmaktionsplanung dem Bedarf entsprechend heruntergesetzt. Die angesetzten Schwellenwerte orientieren sich an den Pegelgrenzen starker gesundheitlicher Auswirkungen.	Zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
				Sicht des Gesundheitsamtes zu einer Fehlinterpretation von Lärmbelastungen.		
			1.2.2	<p><u>Straßenverkehrssituation:</u> Ausgehend von den Ergebnissen der Verkehrszählstellen und Isophonen der Lärmkartierung ist zu erkennen, dass es zu einer durchgehenden Überschreitung der in 1.2.1 erwähnten Pegel kommt (55 dB(A), 40 dB(A)). Aus gesundheitlicher Sicht kann hier von erhöhtem Handlungsbedarf gesprochen werden. Im Bericht wird die Anzahl von, von gesundheitsgefährdendem Lärm betroffenen, Anwohnern angeführt (1615 für L_{DEN} und 1683 für L_{Night}). Geht man von einem gesundheitsrelevanten Bereich aus (55/40 dB(A)) liegen diese Zahlen mit 2969 für L_{DEN} und 3228 für L_{Night} wesentlich höher als im Berichtsentwurf angenommen. Es kann angenommen werden, dass die Anzahl der Betroffenen noch höher liegt, da sich in den belasteten Gebieten Gebäude mit sensibler Nutzung befinden (3 KiTas, 3 Schulen, 2 Wohngemeinschaften, 3 Altenheime)</p> <p><u>Schienerverkehrssituation:</u> Für den Schienenverkehrslärm gilt ebenfalls, dass die Anzahlen der Personen, welche von gesundheitsgefährdetem Lärm betroffen sind (30 Personen L_{DEN}, 40 Personen L_{Night}), niedriger ist als die der von gesundheitsrelevantem Lärm (310 Personen L_{DEN}, 550 Personen L_{Night}) Betroffenen.</p>	Siehe 1.2.1	Zur Kenntnis genommen.
			1.2.3	(H) Auf nähere Maßnahmen um Ruhige Gebiete zu schützen wird nicht näher eingegangen.	Ruhige Gebiete sind vor allem vor zukünftiger Verlärmung zu schützen. Dies bedeutet dem Lärmschutz besondere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, wenn es z.B. bauliche Veränderungen oder Nutzungsänderungen in der näheren Umgebung gibt. Entsprechende Maßnahmen müssen in Einklang mit zukünftigen Entwicklungen erarbeitet und getroffen werden.	Zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
			1.2.4	(H) Eine Erweiterung der Lärmkartierung von 2022 mindestens bis zu den angegebenen Verkehrszählstellen, unter Einbindung von Gebäuden mit sensibler Nutzung und mit Erfassung von Ruhigen Gebieten ist zu empfehlen.	Eine Ausweitung der Lärmkartierung ist prinzipiell möglich, wenn eine ausreichende Datengrundlage in Form von Verkehrszählwerten besteht (siehe Maßnahme 12). Eine Ausweitung der Lärmkartierung wäre im Sinne der Lärmvorsorge wünschenswert.	Zur Kenntnis genommen.
2.	9	Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Niederlassung Meißen, Stellungnahme vom 21.3.2024				
			2.1	(H) Da die Anzahl der Betroffenen auf Basis von Außenlärmpegeln nach dem vorgegebenen Berechnungsverfahren (BEB) ermittelt wurden, sind allerdings der zeitlich überwiegende Aufenthalt der Personen in ihren Wohngebäuden bzw. Wohnungen sowie ggf. in der Vergangenheit an den Gebäuden realisierter passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster, Lüftungseinrichtungen usw.) nicht berücksichtigt. Den an den Wohngebäudefassaden außen anliegenden, nach den BUB ermittelten Lärmpegeln LDEN für den 24-Stunden-Zeitraum bzw. LNIGHT für den 8-Stunden-Nachtzeitraum sind sie somit in der Realität nicht ausgesetzt.	Keine Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen.
			2.2	(R) Zu Maßnahme 0 „Umsetzung ohnehin geplanter Maßnahmen“: Nachfolgende Maßnahmen befinden sich derzeit in Planung: - S 177 Ausbau in Meißen, Abschnitt 1.1 Plossenaufstieg Diese Maßnahme befindet sich weiterhin im Planfeststellungsverfahren, welches 2016	Keine Anmerkungen	Maßnahme/Umsetzung wird entsprechend aktualisiert.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
				beantragt wurde. Die 1. Textur wurde im Jahr 2022 in der LD eingereicht. Die Auslegung ist für das II. Quartal 2024 geplant. - S 177 Ausbau Meißen - Wilsdruff, Abschnitt 1.2 (Erarbeitung Vorentwurf) - B 101 Ausbau in und nördlich Meißen und Anbau eines Radweges (Vorentwurf) Diese Hinweise bitten wir im LAP an entsprechender Stelle aufzunehmen.		
			2.3	(H) Zu Maßnahme 4 „Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30“ Die StVO als Gefahrenabwehrrecht, die in erster Linie auf die Verhütung von Verkehrsunfällen abzielt, stellt strenge Anforderungen an die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Nach den Vorgaben des Bundesgesetzgebers im § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Die Anordnungen müssen daher immer auf die Beseitigung von im Einzelfall entstehenden Gefahren gerichtet sein und somit Ausnahmecharakter haben. Nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel die Richtwerte 70 dB (A) tags/60 dB (A) nachts (Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime) bzw. 72 dB (A) tags/62 dB (A) nachts (Kern-, Dorf- und Mischgebiete) überschreitet. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen jedoch nach Nr. 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein.	Keine Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
			2.4	<p>(F/R) Folgende, in der Vergangenheit von der Sächsischen Straßenbauverwaltung realisierten Schallschutzmaßnahmen bitten wir im Entwurf des Lärmaktionsplanes an entsprechender Stelle zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Zuge des Neubaus der B 101 Ortsdurchfahrt Meißen erfolgten aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge, z. B. vor dem östlichen Tunneleingang (Lärmschutzwand) sowie auf der Goethe- und Luxemburgstraße (passive Maßnahmen an Gebäuden). - Im Zuge der B 6 erfolgten zu den Ausbaumaßnahmen passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden im Rahmen der Lärmvorsorge zwischen neuer Elbebrücke und Ortsausgang in Richtung Dresden. - Ebenso sind im Zeitraum von 2019 bis 2022 an der S 82 in Meißen umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen passiver Art an Gebäuden nach den Regelungen zur Lärmsanierung realisiert worden. - Derzeit werden Begutachtungen der Gebäude an der S 80 (Niederauer Straße) in Vorbereitung von Lärmsanierungsmaßnahmen vorgenommen. 	Keine Anmerkungen	Wird in Planentwurf aufgenommen.
			2.5	<p>(H) Zu Maßnahme 8 „Prüfung zum weiteren Einbau lärmindernder Fahrbeläge“: Nach den Regelungen des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) sind bei Fahrbahnerneuerungen in Ortsdurchfahrten aus Lärmschutzgründen grundsätzlich konventionelle lärmindernde</p>	Keine Anmerkungen	Wird in Planentwurf aufgenommen.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
				Deckschichten einzusetzen. Sollte in einigen Jahren ein Ersatz der Asphaltdeckschicht notwendig sein, welche auf der B 101, B 6 bzw. der S 80, S 82 und der S 177 im Bereich der Ortslage Meißen vorhanden ist, so wird das LASuV für die Bauausführung eine lärmindernde Deckschicht nach dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen vorsehen und somit im betreffenden Straßenabschnitt eine aktive Schallschutzmaßnahme realisieren.		
			2.6	(H) Zu Maßnahme 10 „Prüfung baulicher Möglichkeiten zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation“: Die Anlage von Fahrbahnteilern (auch Verkehrs- oder Mittelinseln genannt) und Verschwenkungen der Fahrbahnstreifen an Ortseingängen bedingt zumeist eine umfängliche Planung. Das LASuV plant den Ortseingang von Meißen (Wilsdruffer Straße) aktuell im Rahmen des Vorhabens „S 177 Ausbau zwischen Meißen und Wilsdruff, BA 1.2“. Ebenso wird der Ortseingangsbereich „Großenhainer Straße“ im Rahmen des Vorhabens „B 101 Erneuerung in und nördlich Meißen, Anbau eines Geh- und Radweges“ betrachtet. Im Zuge der B 6 Elbtalstraße werden derartige Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten, da die Ampelregelung zum Brücken- bzw. Tunnelzugang zur Verlangsamung des Verkehrs beiträgt. Der Ortseingangsbereich B 6 (Siebeneichener Straße, aus Richtung Dresden) ist erst neu gemäß Planfeststellungsbeschluss gebaut. Eine Gestaltung des Ortseingangsbereichs zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung wurde im	Keine Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
				Verfahren nicht thematisiert. Im Übrigen sind derartige Vorkehrungen Einzelfallentscheidungen, die in Abstimmung mit der Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde zu treffen sind. Seitens des LASuV kann deshalb kein Einverständnis im Hinblick auf die Umsetzung dieser Lärminderungsmaßnahme im Zuge der B 6 erteilt werden.		
3.	14	Große Kreisstadt Meißen - Ordnungsamt, Nachricht vom 19.04 und 24.04.2024				
			3.1	<p>(H/R) Zu Maßnahme 4 „Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo-30“: Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 ist auf folgenden Hauptverkehrsstraßen geschehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - S 83 Talstraße auf Höhe Wilhelm-Walkhoff-Platz, im Bereich Crassostraße bis Talstraße HNr. 67 - S 82 Dresdner Straße (Johannesschule); Höhe Kirchgasse bis Herbert-Böhme-Straße - Wettinstraße ab Einmündung Talstraße, Lessingstraße, Moritzstraße, Karl-Niesner-Straße (Triebischtalschule) -> Zonenbeschilderung <p>Weitere Maßnahmen befinden sich in Prüfung bzw. Bearbeitung durch weitere Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Martinstraße/Fährmannstraße -> angeordnet -> Umsetzung erfolgt durch Straßenaufsicht - Brauhausstraße (Landratsamt Meißen) -> angeordnet -> Umsetzung erfolgt durch Straßenaufsicht 	Keine Anmerkungen	Maßnahme/Umsetzung wird entsprechend aktualisiert.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
				<ul style="list-style-type: none"> - S 177 Neumarkt-Poststraße - Prüfung erfolgt -> vorerst verschoben - Laufende Prüfung B 101 Rosa-Luxemburg-Straße/ Kreuzung Zscheilaer Straße bis August-Bebel-Straße (Pestalozzi - Oberschule) 		
			3.2	<p>(H/R) Zu Maßnahme 5 „Geschwindigkeitskontrollen“:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 101 Großenhainer Straße - im Bereich Dieraer Weg/ Bohnitzscher Straße besteht ein Unfallschwerpunkt an dem mehrere Geschwindigkeitsmessungen seit 2019 bis heute durchgeführt wurden. Im Durchschnitt geringfügige Überschreitungen; auch wurden Geschwindigkeitsmessungen auf der Großenhainer Straße durchgeführt, aber kaum Überschreitungen festgestellt - B 101 Goethestraße / Rosa-Luxemburg-Straße; B 101 Goethestraße / Schillerstraße; B 6 Uferstraße / Hochuferstraße - durch die Ampelregelungen sind Geschwindigkeitsmessungen aufgrund von Kolonnenverkehr nicht zielführend - B 6 Siebeneichener Straße - mehrere Geschwindigkeitskontrollen wurden stadteinwärts und -auswärts durchgeführt. Stadteinwärts: wenig bis kaum Überschreitungen, Stadtauswärts: höhere Überschreitungen kurz vor dem Ortsausgang - S 177 Neumarkt/ Poststraße - durch die Ampelregelungen resultiert Kolonnenverkehr daher sind Geschwindigkeitsmessungen nicht 	Keine Anmerkungen	Maßnahme/Umsetzung wird entsprechend aktualisiert.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
				<p>zielführend; außerdem gibt es keine Stellmöglichkeiten für das Messgerät</p> <ul style="list-style-type: none"> - K 8015 Zaschendorfer Straße - durch örtliche Gegebenheiten keine Geschwindigkeitskontrolle möglich 		
				<p>(H/R) Zu Maßnahme 6 „Einsatz von Dialogdisplays“: Aufzeichnungen der Displays sind seit 2021 gespeichert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 6 Siebeneichener Straße April - Oktober 2021 = im Durchschnitt 14 % Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit - S 177 Ortseingang Wilsdruffer Straße - mehrere Geschwindigkeitskontrollen durch mobiles Messgerät durchgeführt; Überschreitungen sind zurückgegangen - Neugasse / Gerbergasse - keine Angaben vorliegend 	Keine Anmerkungen	Maßnahme/Umsetzung wird entsprechend aktualisiert.
4.	18	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH, Stellungnahme vom 03.04.2024				
			4.1	<p>(H/R) Die auf Seite 30 benannte Anbindung des Parkplatzes Brauhausstraße an den Bahnhof/ Busbahnhof ist sowohl aus Sicht des Verkehrsverbundes Oberelbe als auch der Stadt Meißen wünschenswert. Zu einem zweiten Bahnhofszugang fanden bereits intensive Beratungen statt, leider kann die Planung aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten nicht weitergeführt und umgesetzt werden.</p> <p>Überlegungen zu einer vierten Meißner S-Bahn-Station im Bereich Ziegelstraße/ Zaschendorf waren bisher nicht planungsrelevant, sie finden sich weder im Verkehrskonzept der Stadt Meißen</p>	Keine Anmerkungen	Maßnahme/Umsetzung wird entsprechend aktualisiert.

Lfd. Nr.	TÖB Nr.	Einwender		Hinweis(H)/ Forderung(F)/ Redaktionell(R)	Fachtechnische Stellungnahme und Anmerkungen	Beschluss
				noch im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe. Wenn sich in diesem Stadtbereich mittel- bis langfristig durch bauliche Verdichtung und ÖPNV-Verknüpfung ein entsprechendes Reisendenpotenzial entwickeln würde, wäre eine Prüfung denkbar. Dazu liegen uns bisher jedoch keine Ansätze vor.		
5.	7	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie				
			5.1.	(R) Nur redaktionelle Anmerkungen	Keine Anmerkungen	Wird in Planentwurf aufgenommen.