

STADT BAUTZEN

LÄRMAKTIONSPLAN 2018

**Fortschreibung der Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d
Bundes-Immissionsschutzgesetz – STUFE 3**



Stadt Bautzen
Lärmaktionsplan 2018

**Fortschreibung der Lärmaktionsplanung gemäß
§ 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz – Stufe 3**

Bearbeitung: Bauverwaltungsamt
Abteilung Stadtplanung

Kontakt: Stadtverwaltung Bautzen
Bauverwaltungsamt
Abt. Stadtplanung
Fleischmarkt 1
02625 Bautzen

Tel.: 03591 534-614
Fax: 03591 534-633

E-Mail: bauverwaltungsamt@bautzen.de

Bearbeitungsstand: Entwurfsfassung, Stand Juni 2018

Chronologie der Lärmkartierung 2017 und der Lärmaktionsplanung 2018

Lärmkartierung 2017

26.11.2015	Beitrittserklärung zum Rahmenvertrag über die landeszentrale Vergabe der Lärmkartierung 2017 an Hauptverkehrsstraßen in Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie vom 12.10.2015
11.04.2016	Auftaktveranstaltung Lärmkartierung 2017 (LfULG)
Januar 2017	Bereitstellung fehlender Eingangsdaten zur Erstellung des Berechnungsmodells (Stadtverwaltung)
März/April 2017	Plausibilitätskontrolle der Eingangsdaten zur Berechnung der Lärmkarten 2017 (Stadtverwaltung)
Oktober 2017	Prüfung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 auf Vollständigkeit (Stadtverwaltung)
15.12.2017	Bereitstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 (LfULG)
08.02.2018	Bereitstellung der Lärmkarten 2017 sowie ergänzender Erläuterungen unter (LfULG): http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/25996.htm
24.02.2018	amtliche Bekanntmachung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 (Amtsblatt Nr. 4 (2018) der Stadt Bautzen)

Lärmaktionsplanung 2018

24.02.2018	amtliche Bekanntmachung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung (Amtsblatt Nr. 4 (2018) der Stadt Bautzen)
28.02.2018	Pressemitteilung zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung
10.03.2018	Presstext/Aufruf zur Bürgerbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung (Amtsblatt Nr. 5 (2018) der Stadt Bautzen)
26.02. - 27.03.18	frühzeitige Bürgerbeteiligung
26.02. - 03.04.18	frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einführung	1
1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen der Lärmaktionsplanung	1
1.2 Berechnungsgrößen und Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung	2
2 Umsetzungsstand Lärmaktionsplan Stufe 2 (Fortschreibung 2015)	5
3 Untersuchung der Lärmsituation in der Stadt Bautzen	7
3.1 Lärmkartierung 2017 und ergänzende Berechnungen zum Straßenverkehrslärm	7
3.2 Lärmbetroffene Anwohner (Straßenverkehrslärm)	10
3.3 Lärmschwerpunkte (Hotspot-Analyse)	11
4 Ziele der Lärmaktionsplanung	12
5 Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2018	13
5.1 Vorbetrachtung – allgemeiner Überblick zu lärmmindernden Maßnahmen	13
5.2 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	15
5.3 Systematik des Maßnahmenkataloges	16
5.4 Maßnahmenkatalog für die Stadt Bautzen	23
5.5 Ruhige Gebiete	42
6 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	43
7 Evaluierung des Lärmaktionsplanes 2018	46



Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1:** Vergleichswerte für Geräuschkulissen in dB(A)
- Abbildung 2:** Darstellung des Kartierungsumfangs 2017
- Abbildung 3:** Ableitung von Maßnahmen und Systematik des Maßnahmenkataloges
- Abbildung 4:** Straßenabschnitte der Stadt Bautzen mit Handlungsbedarf

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1:** Fristen in der Lärmaktionsplanung
- Tabelle 2:** Grenzpegel für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung
- Tabelle 3:** Stand der Umsetzung der Maßnahmen des LAP 2015
- Tabelle 4:** Umfang der Lärmkartierung 2017
- Tabelle 5:** Wirkung ausgewählter Maßnahmen
- Tabelle 6:** Vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung
- Tabelle 7:** Maßnahmen aus dem LAP 2015 zur Übernahme in den LAP 2018
- Tabelle 8:** Handlungsbedürftige Straßenabschnitt
(Überschreitung gesundheitsrelevanter Schwellenwerte)
- Tabelle 9:** Maßnahmen auf Grund der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017
- Tabelle 10:** Allgemeine/übergeordnete Maßnahmen zur Lärmreduzierung
- Tabelle 11:** Übersicht der Maßnahmen LAP 2018
- Tabelle 12:** Verbale Einschätzung des Kostenrahmens der Maßnahmen des LAP 2018

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1** Stand der Umsetzung des Lärmaktionsplanes 2015
- Anlage 2** Kartierungsumfang der Lärmkartierung 2017
- Anlage 3** Kartierungsumfang der Lärmkartierung 2007, 2012 und der Nachberechnung 2013 mit Werten der Kurzfristprognose 2015
- Anlage 4** Ergebnisse der Lärmkartierungen 2007, 2012, der Ergänzungsberechnung 2013 und der Lärmkartierung 2017
- Anlage 5** Lärmkarten für die Pegel L_{DEN} und L_{NIGHT} sowie Hotspot-Analyse (Lärmkennziffer)
- Anlage 6** Hinweiskarte frühzeitige Bürgerbeteiligung
- Anlage 7** Darstellung der Quellen der Verkehrsbelastungswerte (DTV)
- Anlage 8** Darstellung der Straßenzüge mit Fassadenpunkten mit Überschreitungen der UBA-Auslösekriterien zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen
- Anlage 9** Zusammenfassung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) (im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung)
- Anlage 10** Zusammenfassung der Bürgerhinweise (im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung)



Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
34. BImSchV	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
DB AG	Deutsche Bahn AG
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24 h]
EU	Europäische Union
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FNP	Flächennutzungsplan
Fzg.	Fahrzeug(e)
HVS	Hauptverkehrsstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
Lärmschutz-Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LfULG	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
Lkw	Lastkraftwagen
LKZ	Lärmkennziffer





LOA	lärmoptimierter Asphalt
OPA	offenporiger Asphalt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
StVO	Straßen
SV	Schwerverkehr
SVZ	Straßenverkehrszählung
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UBA	Umweltbundesamt
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungsärm an Straßen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes



1 Einführung

Aufgrund der Vorabstimmungen im Bauausschuss am 04.06.2018 und der Beratung in den Ortschaftsräten wird mit Beschlussfassung am 20.06.2018 durch den Stadtrat der Stadt Bautzen der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2015 fortgeschrieben. Die Fortschreibung erfolgte entsprechend der Hinweise des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG)¹. Einen besonderen Stellenwert bei der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes 2018 wurde der Bürgerbeteiligung beigemessen. Diese erfolgte in einer zweistufigen Verfahrensweise. Bereits vor der Erstellung des 1. Entwurfes hatten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bautzen die Möglichkeit, über verschiedene Beteiligungsformen Stellungnahmen einzureichen.

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen, Berechnungsgrößen und Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung werden im Abschnitt 1 dargestellt. In dem folgenden Abschnitt 2 wird der Umsetzungsstand des Lärmaktionsplanes aus dem Jahr 2015 analysiert. Die Lärmsituation (Straßenverkehrslärm) für die Stadt Bautzen wird im Abschnitt 3 dokumentiert. Daran anschließend sind die Ziele der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes definiert (Abschnitt 4). Die Gegenüberstellung der Lärmsituation (Abschnitt 3) mit den Zielen der Lärmaktionsplanung (Abschnitt 4), unter Beachtung der Ergebnisse aus Abschnitt 2 (Umsetzungsstand der im Jahr 2015 beschlossenen Maßnahmen), ermöglicht die Ableitung der im Abschnitt 5 systematisch dargestellten Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2018 zur Minderung der Lärmbelastung für die Stadt Bautzen.

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen der Lärmaktionsplanung

Der Schutz der Bevölkerung vor Straßen- und Schienenverkehrslärm wird in Deutschland im Rahmen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, speziell in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sowie in der DIN 18005 (Stadtplanung) behandelt. Gemäß der Lärmvorsorge sind für den Neubau oder eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges (bspw. durch bauliche Erweiterung einer Straße) in der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte festgelegt. Daneben bestehen zum Zweck der Lärmsanierung an bestehenden Straßen die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97).

Grundlage der Lärmaktionsplanung bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ in den Jahren 2005 und 2006 in deutsches Recht umgesetzt wurde: Paragraphen 47 a bis f im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Lärminderungsplanung und 34. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (34. BImSchV) – Verordnung über die Lärmkartierung – auf Grundlage des § 47 f BImSchG. Im Unterschied zu deutschem Recht werden bei der Lärmaktionsplanung insbesondere Maßnahmen zur

¹ Freistaat Sachsen. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie: Hinweise für die Lärmaktionsplanung. Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden.

Lärminderung im bestehenden Verkehrsnetz auf gesamtstädtischer Ebene, unabhängig von der Widmung der Straßen betrachtet.

Entsprechend der europäischen Gesetzgebung waren innerhalb der in Tabelle 1 aufgeführten Fristen Lärmkarten bzw. Lärmaktionspläne zur Verbesserung der Lärmsituation in den betroffenen Gebieten durch die zuständigen Städte und Gemeinden zu erstellen sowie deren Ergebnisse an die Europäische Union (EU) zu melden.

Tabelle 1: Fristen in der Lärmaktionsplanung

Untersuchungsbereich	Bearbeitung Stufe 1	Bearbeitung Stufe 2	Bearbeitung Stufe 3
Ballungsräume	> 250.000 Einwohner	> 100.000 Einwohner	
Hauptverkehrsstraßen	> 6 Mio. Fzg./Jahr	> 3 Mio. Fzg./Jahr	
Haupteisenbahnstrecken	> 60.000 Züge/Jahr	> 30.000 Züge/Jahr	
Großflughäfen	> 50.000 Bewegungen/Jahr		
Lärmkarten bis	30. Juni 2007	30. Juni 2012	30. Juni 2017
Aktionspläne bis	18. Juli 2008	18. Juli 2013	18. Juli 2018

Hauptziel der Lärmaktionsplanung ist die Prävention und Minderung schädlicher Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm, sowie der Schutz definierter ruhiger Gebiete, die der Erholung der Bevölkerung dienen.

1.2 Berechnungsgrößen und Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung

Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie werden für die Lärmkartierung zwei maßgebliche Indizes verwendet. Der 24-Stunden Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (day-evening-night) L_{DEN} ist der Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der den Lärmpegel an einem mittleren Tag des Jahres als Tagesmittelwert beschreibt. Der Nachtlärmindex (night-time noise indicator) L_{NIGHT} wird anhand der gesamten Nachtwerte eines Jahres ermittelt und gilt als Index für das Auftreten von Schlafstörungen.

Mit der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ können die Lärmindizes L_{DEN} und L_{NIGHT} der 34. BImSchV für den Straßenverkehr berechnet werden, die für die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47 c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes benötigt werden.² Messungen sind nicht vorgesehen. Im Rahmen der Lärmkartierung wird der jeweilige Index für Ermittlungspunkte berechnet, die etwa 4,00 m über dem Boden liegen. Die VBUS gilt nicht für Schallberechnungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge wird über auf standardisierten und empirischen Werten basierende Verfahren ermittelt. In der Realität schwankt die Verkehrsmenge ebenso wie die übrigen Einflussfaktoren (bspw. das Wetter). Aus diesem Grund ist es nicht möglich gemessene und berechnete Werte gegenüberzustellen.

² Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS (10. Mai 2006)

Zur Einschätzung der Pegelhöhen und der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit gibt Abbildung 1 einige Beispielpiegel an.

100 dB(A)	Häufiger Pegel bei Musik über Kopfhörer, Presslufthammer in 10 m Entfernung	Gefährdung des Gehörs
95 dB(A)	Lautes Schreien, Handkreissäge im Freien in 1 m Entfernung	
90 dB(A)	Handschleifgerät im Freien in 1 m Entfernung	
85 dB(A)	Motorkettensäge in 10 m Entfernung, lauter WC-Druckspüler in 1 m Entfernung	Erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen
80 dB(A)	Sehr starker Straßenverkehrslärm, lärmender Lkw in 7,5 m Entfernung, stark befahrene Autobahn in 25 m Entfernung	
75 dB(A)	Vorbeifahrender Pkw in 7,5 m Entfernung, nicht lärmgeminderter Gartenhäcksler aus 10 m Entfernung	
70 dB(A)	Dauerschallpegel an Hauptverkehrsstraßen tagsüber	
60 dB(A)	Lärmender Rasenmäher in 10 m Entfernung	Lern- und Konzentrationsstörungen möglich
55 dB(A)	Zimmerlautstärke von Radio oder Fernseher in 1 m Entfernung, lärmender Staubsauger in 10 m Entfernung	
50 dB(A)	Kühlschrank in 1 m Entfernung, Vogelgezwitscher im Freien in 15 m Entfernung	
45 dB(A)	Übliche Wohngeräusche durch Radio oder Sprechen im Hintergrund	
40 dB(A)	Leise Musik	
35 dB(A)	Sehr leiser Zimmerventilator bei geringer Geschwindigkeit in 1 m Entfernung	Hörschwelle
25 dB(A)	Atemgeräusch in 1 m Entfernung	
0 dB(A)	Stille	

Abbildung 1: Vergleichswerte für Geräuschkulissen in dB(A)

Die menschliche Wahrnehmung von Geräuschen wird zum einen durch messbare physikalische Größen (bspw. Schalldruckpegel, Tonhöhe) und zum anderen durch subjektive Faktoren bestimmt (bspw. Tätigkeit, persönliche Einstellung zur Geräuschquelle, persönliche Befindlichkeiten). Der Mensch nimmt Geräuschunterschiede erst ab einer Differenz von 3 dB(A) wahr. Von einer Lärmbelästigung wird gesprochen, wenn auf Grund von Geräuschen Aktivitäten unterbrochen oder behindert werden. Beim Überschreiten bestimmter Pegel wirkt sich Lärm schädigend auf den menschlichen Organismus aus. Aus der Kenntnis der gesundheitlichen Folgen resultiert die Handlungsnotwendigkeit, die Menschen vor schädlichen Einflüssen zu bewahren.

Die gesetzlichen Grenzwerte für die Lärmvorsorge entsprechend 16. BImSchV, § 2 sowie für die Lärmsanierung entsprechend VLärmSchV 97 sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Tabelle 2: Grenzpegel für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung

Beurteilungspegel [dB (A)]	Lärmvorsorge (16. BImSchV)		Lärmsanierung (VLärmSchR 97)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47	67	57
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49	67	57
In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54	69	59
In Gewerbegebieten	69	59	72	62

Das BImSchG § 47 d (1) forderte die Kommunen auf, bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen über 6 Mio. Kfz/Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/Jahr, der Großflughäfen sowie für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Dies betraf in Bautzen lediglich die BAB 4. Bis zum 18.07.2013 sollten Lärmaktionspläne für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr aufgestellt werden. Dies betraf in Bautzen alle Straßen, die auch im Rahmen der Lärmkartierung 2012 erfasst wurden. Dieselbe Verkehrsmengenschwelle gilt für die bis 30.06.2017 zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen (s. Tabelle 4). Bis zum 18.07.2018 sind für diese Straßen Lärmaktionspläne aufzustellen. Dieser Aufforderung kommt die Stadt mit der vorliegenden Fortschreibung des Lärmaktionsplanes nach.

Während für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung die oben genannten Grenzwerte definiert sind, gibt es keinen Pegelwert, bei deren Überschreitung eine Verpflichtung zur Umsetzung einer lärmmindernden Maßnahme im kommunalen Straßennetz besteht. Bislang bestehen keine verbindlichen Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Vielmehr liegen diese im sachgerechten Ermessen der zuständigen Gemeinde. Vordringliche Priorität sollte allerdings der Gesundheitsschutz haben. Bei der Entscheidung über das Erfordernis zur Lärmaktionsplanung sollten die Grenzwerte zur Gesundheitsrelevanz vordringlich Beachtung finden. Diese liegen bei L_{DEN} 65 dB(A) und L_{NIGHT} 55 dB(A).³ Das Umweltbundesamt (UBA) hat, zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen, die gleichen Empfehlungen zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung formuliert. Es wird empfohlen, bei Überschreitung einer der beiden Werte L_{DEN} oder L_{NIGHT} eine Lärmaktionsplanung durchzuführen.⁴

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes sollen die empfohlenen gesundheitsrelevanten Auslösekriterien als Grenzwerte für die Entwicklung lärmmindernder Maßnahmen herangezogen werden.

³ Freistaat Sachsen. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie: Hinweise für die Lärmaktionsplanung. Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden., S. 20

⁴ Umweltbundesamt: Auslöseschwellen für Aktionspläne. Abgerufen am 08.05.2018 unter:
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>

2 Umsetzungsstand Lärmaktionsplan Stufe 2 (Fortschreibung 2015)

Der LAP 2015 enthält insgesamt 24 Maßnahmen. Eine Kurzbeschreibung der Maßnahmen mit Hinweis auf Umsetzung und Relevanz für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung ist der Tabelle 3 zu entnehmen und ferner in Anlage 1 detailliert beschrieben. Bei der Bewertung, ob konkrete Maßnahmen in die Fortschreibung des LAP übernommen werden, spielten die Ergebnisse aus der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) eine wesentliche Rolle. Die Abwägung der TÖB-Stellungnahmen befindet sich in Anlage 9. Relevante Hinweise der TÖB wurden direkt in der Bewertung zu den Maßnahmen in Anlage 1 hinterlegt.

Zahlreiche Maßnahmen des aktuell gültigen LAP konnten in dem Zeitraum seit der letzten Fortschreibung im Jahr 2015 nicht begonnen oder abgeschlossen werden und sind daher noch nicht umgesetzt. Bei einigen Maßnahmen handelt es sich auch um kontinuierliche Aufgaben der Verkehrsplanung, die weiterhin betrieben werden müssen.

Insgesamt 19 Maßnahmen sollen, teilweise an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst, für die Fortschreibung des LAP übernommen werden.

Tabelle 3: Stand der Umsetzung der Maßnahmen des LAP 2015

Lfd. Nr.	Maßnahme	Stand der Umsetzung	Fortschreibung
1	Verlängerung der Baschützer Straße	nicht umgesetzt	Ja
2	Optimierung des Verkehrsablaufs am Straßenzug Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße und Lärmsanierung	teilweise in Umsetzung	Ja, mit Änderung
3	Durchfahrverbot Schwerverkehr für die Innenstadt von Bautzen	nicht umgesetzt	Ja
4	Optimierung der Signalsteuerung im Kernbereich von Bautzen	teilweise umgesetzt	Ja
5	Nutzung der Südumgehung S 106 für die Entlastung von Bautzen	nicht umgesetzt	Ja
6	Schaffung von Grundlagen für die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung	Daueraufgabe	Ja, da kontinuierliche Aufgabe
7	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes	teilweise in Bearbeitung	Ja, da kontinuierliche Daueraufgabe
8	Dresdener Straße (S 111)	teilweise umgesetzt	Ja, mit Anpassung
9	Clara-Zetkin-Straße (S 111)	umgesetzt	Nein, die Maßnahme wird im Jahr 2018 abgeschlossen
10	Äußere Lauenstraße	nicht umgesetzt	Ja, als gemeinsame Maßnahme mit Nr. 11

Lfd. Nr.	Maßnahme	Stand der Umsetzung	Fortschreibung
11	Neusalzaer Straße zwischen Schilleranlagen und Zeppelinstraße	nicht umgesetzt	Ja, als gemeinsame Maßnahme mit Nr. 10
12	Neusalzaer Straße in Oberkaina (B 96)	nicht umgesetzt	Nein, gemäß Stellungnahme des LASuV vom 28.03.2018
13	Wilthener Straße	nicht umgesetzt	Ja
14	Lauengraben / Kornmarkt	teilweise umgesetzt	Ja
15	Steinstraße	teilweise umgesetzt	Ja
16	Löbauer Straße zwischen Wallanlagen und Schafbergstraße	nicht umgesetzt	Ja
17	Muskauer Straße	nicht umgesetzt	Ja (inhaltlich geändert)
18	Wallstraße	nicht umgesetzt	Ja
19	Einsatz lärmarmen Fahrbahnbeläge	nicht umgesetzt	Nein, Streichung der Maßnahme
20	Untersuchung der Verkehrsberuhigung und Lärminderung	nicht abgeschlossen	Ja, da kontinuierliche Daueraufgabe
21	Westtangente	teilweise umgesetzt	Ja, als Bestandteil der Maßnahme lfd. Nr. 2
22	Bundesautobahn 4	nicht abgeschlossen	Ja, da kontinuierliche Daueraufgabe
23	Lessingstraße	teilweise umgesetzt	Nein, Streichung der Maßnahme
24	Neustädter Straße	nicht umgesetzt	Nein, Streichung der Maßnahme

3 Untersuchung der Lärmsituation in der Stadt Bautzen

Das folgende Kapitel des Lärmaktionsplanes 2018 soll einen Überblick über die Lärmsituation, ausgehend vom Straßenverkehrslärm, für die Stadt Bautzen geben. Hierbei wird im Abschnitt 3.1 zunächst der Umfang der gemäß der Forderung des BImSchG §47 c vollzogenen Lärmkartierung dargestellt sowie die parallel erfolgte Untersuchung zu der seit dem 16.12.2013 freigegebenen neuen Streckenführung der B 96 („Westtangente“). Daran anschließend werden die Ergebnisse der Untersuchungen zusammenfassend dargestellt und Aussagen zu der durchgeführten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung getroffen (Abschnitt 3.2). Die Darstellung der Lärmschwerpunkte, veranschaulicht durch eine Hotspot-Analyse, befindet sich im Abschnitt 3.3.

3.1 Lärmkartierung 2017 und ergänzende Berechnungen zum Straßenverkehrslärm

Zur Quantifizierung der Belastung der Stadt Bautzen durch Schallimmissionen werden entsprechend der Forderung des BImSchG §47 c alle 5 Jahre Lärmkartierungen durchgeführt. Die erste Kartierung im Jahr 2007 war für alle Straßen mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen im Jahr kartierungspflichtig und umfasste in Bautzen lediglich die Bundesautobahn 4 von Uhyst bis Bautzen Ost (ca. 19 km). Die Ergebnisse dieser Untersuchung waren Grundlage für den LAP 2009. Fünf Jahre darauf (2012) wurde die Kartierungspflicht auf alle Hauptverkehrsstraßen (HVS) mit einer Belastung über 3 Mio. Kfz/Jahr erweitert. Insgesamt wurden 32,1 km Straße im Stadtgebiet Bautzen in diesem Zusammenhang untersucht. Die Analyse bildete die Grundlage für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes im Jahr 2015

Im Jahr 2017 bestand die gleiche Grenzwertschwelle für die Kartierungspflicht (HVS mit einer Belastung über 3 Mio. Kfz/Jahr) wie im Jahr 2012. Entsprechend der gesetzlichen Forderung wurden in Bautzen ausschließlich Straßen mit einer aus den Verkehrsmengen abgeleiteten Belastung über dem genannten Grenzwert zur Lärmkartierung gemeldet (Jahr 2015). Für diese Straßen wurden die Lärmimmissionen berechnet. Unbeachtet bleiben bei diesem Vorgang solche Abschnitte, in denen trotz geringerer Verkehrszahlen eine hohe Lärmbelastung vorliegt, die auf schlechte Oberflächenbeschaffenheit, hohen Schwerverkehrsanteil oder andere Geräuschquellen zurück zu führen ist. Zwischenzeitlich aktualisierte Verkehrszahlen hatten belegt, dass der Abschnitt Tzschirnerstraße unterhalb des Grenzwertes gefallen ist. Gleiches gilt für die Kreckwitzer Straße. Beide Straßenabschnitte sind dennoch in der Lärmkartierung verblieben.

Für die Stadt Bautzen wurden insgesamt ca. 33,5 km kartierungspflichtige Straßenabschnitte ermittelt. In der nachfolgenden Tabelle 4 sind alle Abschnitte der Lärmkartierung 2017 aufgelistet und in der Abbildung 2 schematisch dargestellt. Eine Übersicht mit detaillierten Angaben zu den einzelnen Netzbereichen befindet sich in Anlage 2

Tabelle 4: Umfang der Lärmkartierung 2017

Straße	von	bis	Verkehrsbelastung [Mio. Kfz/Jahr]
A 4	AS Uhyst a. T.	AS Salzenforst	14,102
	AS Salzenforst	AS Bautzen-West	13,580
	AS Bautzen-West	AS Bautzen-Ost	13,397
	AS Bautzen-Ost	AS Weißenberg	9,522
B 156	S 109	A 4	3,369
	A 4	B 6	4,155
	B 6	Dr.-P.-Jordan-Straße	4,886
	Dr.-P.-Jordan-Straße	B 96	4,400
B 96	B 156	S 114	4,561
	B 156	S 110	4,361
B 6	B 156	S 111	4,750
	S 111	K 7238	3,350
S 111	S 119	B 96a	4,054
	Kreisverkehr S 111 / B 96a		2,027
	B 96a	Schliebenstraße	4,054
	Schliebenstraße	Äußere Lauenstraße	7,261
	Äußere Lauenstraße	B 156	4,545
S 114	B 96	Edisonstraße	3,442
Äußere Lauenstraße/ Neusalzaer Straße	Lauengraben	B 156	4,177
Tzschirnerstraße	Neusalzaer Straße	Rathenauplatz	2,670
Wallstraße	Löbauer Straße	August-Bebel-Straße	3,220
Am Ziegelwall	Muskauer Straße	Löbauer Straße	3,673
Muskauer Straße	Am Ziegelwall	Gesundbrunnenring	5,129
	Gesundbrunnenring	Gesundbrunnenring	3,626
Kreckwitzer Straße	B 156	Muskauer Straße	2,947

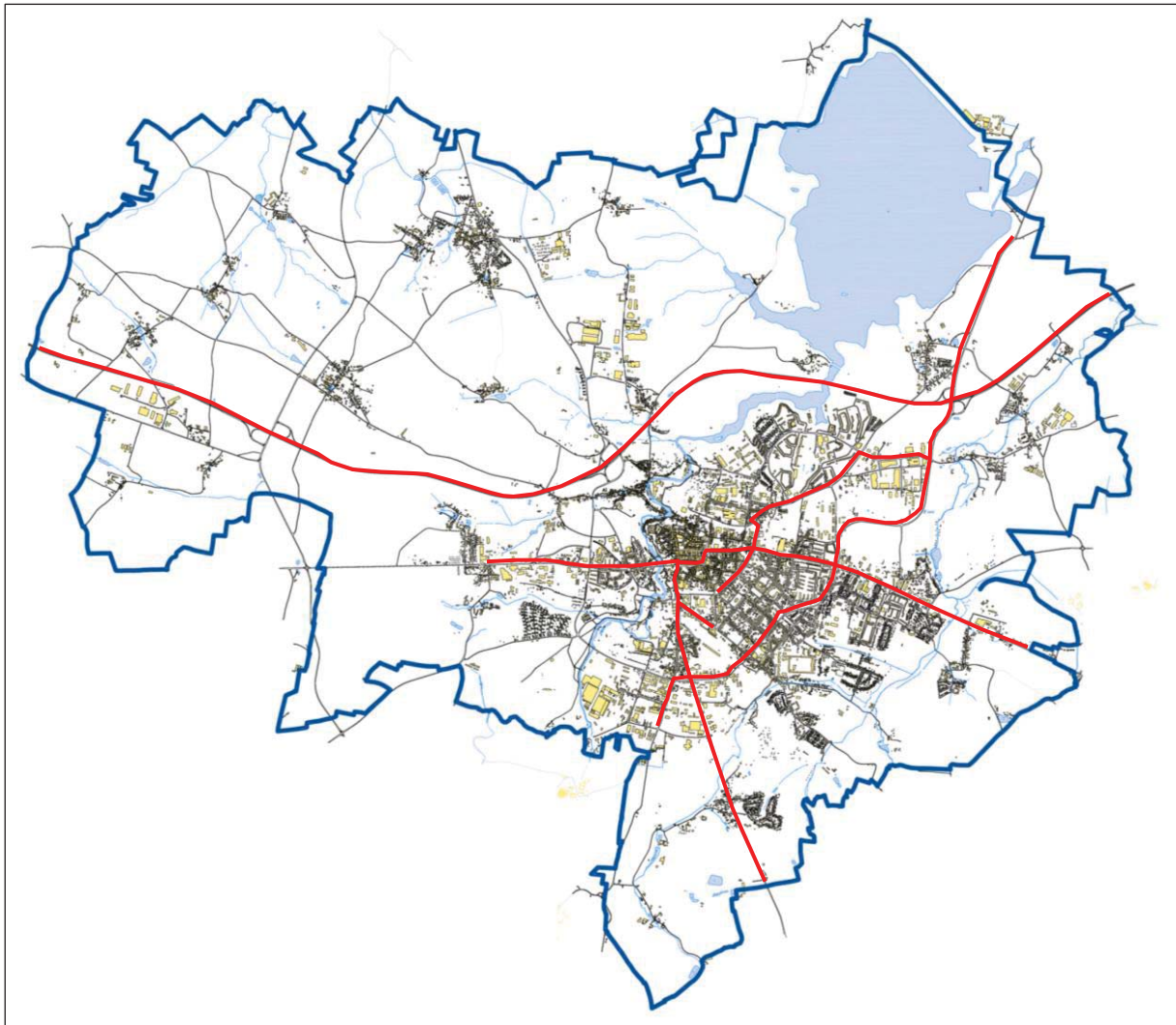


Abbildung 2: Darstellung des Kartierungsumfangs 2017

Gemäß Planfeststellungsbeschluss zur neuen Trassenführung der B 96 („Westtangente“) sind 2 Jahre nach Inbetriebnahme auf Grund der dann ermittelten Verkehrsbelastung Nachberechnungen durchzuführen. Bezüglich der Umsetzung der Nachberechnung war die Stadtverwaltung Bautzen seit April 2016 fortwährend im Austausch mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung Bautzen. Am 18.01.2018 hat die Stadtverwaltung die Ergebnisse der Nachberechnung („Schalltechnisches Gutachten auf Basis der SVZ 2015 und Vergleich der Immissionspegel der Planfeststellung mit den aktuellen Ergebnissen“) erhalten.

3.2 Lärmbetroffene Anwohner (Straßenverkehrslärm)

Die Ergebnisse der Kartierungen umfassen jeweils die grafische Darstellung der Schallpegel im Lageplan sowie die tabellarische Auflistung der betroffenen Personen, Wohnungen, Flächen, Schulen und Krankenhäuser. Die Tabellarische Gegenüberstellung aller genannten Untersuchungsergebnisse ist in Anlage 4 aufgelistet.

Über die Bereitstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 wurde am 24.02.2018 im Amtsblatt der Stadt Bautzen informiert. Die Lärmkarten 2017 stehen den Bürgern online auf den Seiten des LfULG, im Internetportal der Stadt Bautzen sowie in der Stadtverwaltung zur Einsicht zur Verfügung.

Grundlage der Fortschreibung des LAP sind die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017. Die zur Kennzeichnung der Lärmbelastung in den Strategischen Lärmkarten zu verwendenden Größen sind in der EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert. Es handelt sich um den 24-Stunden Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (DEN = Day/Evening/Night) und um den Nachtlärmindex L_{NIGHT} . Diese Lärmindizes werden auf Basis einer Vielzahl von Eingangsgrößen, die die Situation vor Ort realitätsnah abbilden, rechnerisch ermittelt. Hierzu wurden durch den Gesetzgeber für jede Lärmart spezielle Berechnungsvorschriften erlassen. L_{DEN} und L_{NIGHT} , angegeben in dB(A) (Dezibel, A-bewertet), quantifizieren die mittlere durchschnittliche Belastung über ein Jahr.

Demnach sind 1.455 Personen Werten $L_{DEN} > 65$ dB (A) und 1.667 Personen Werten $L_{NIGHT} > 55$ dB (A) ausgesetzt. Weitere Daten zur Lärmbelastung befinden sich in Anlag 4. Die grafische Darstellung der Kartierungsergebnisse im Lageplan (Lärmkarten) zeigt die Ausbreitung des Schalls entlang der kartierten Verkehrswege. Die Lärmkarten 2017 für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{NIGHT} befinden sich in Anlage 5.

Die schalltechnische Berechnung zur Westtangente („Schalltechnisches Gutachten auf Basis der SVZ 2015 und Vergleich der Immissionspegel der Planfeststellung mit den aktuellen Ergebnissen“) hat ergeben, dass die aktuellen Beurteilungspegel unter denen der schalltechnischen Berechnung zur Planfeststellung liegen und im Wesentlichen keine zusätzlichen Ansprüche entstehen. Lediglich an einem Gebäude im Bereich Zeppelinstraße wurden Überschreitungen der Grenzwerte ermittelt, welche zur Planfeststellung noch nicht erfasst waren. Hier sind passive Schutzmaßnahmen vorzusehen. Die DEGES, als vom Vorhabenträger mit der Ausführungsplanung, Bauüberwachung und Dokumentation beauftragte Institution, wird durch den Straßenbaulastträger über diesen Sachverhalt informiert, um die konkreten passiven Lärmschutzmaßnahmen nach 24. BImSchV zu ermitteln und umzusetzen.

Im Amtsblatt vom 24.02.2018 (Amtsblatt Nr. 4 (2018) der Stadt Bautzen) erfolgte die amtliche Bekanntmachung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017. Gleichzeitig wurden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt aufgefordert, sich frühzeitig im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Am 28.02.2018 erfolgte eine nochmalige Pressemitteilung zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung. Im Amtsblatt Nr. 5 (2018) der Stadt Bautzen vom 10.03.2018 wurden die Einwohner der Stadt nochmalig mittels Presstext an die Beteiligung

bis zum 27.03.2018 erinnert. Hierbei sollten Hinweise auf Konfliktbereiche sowie bedeutsame Orte für Freizeit und Erholung zu nennen, die vor Lärm geschützt werden sollen. Die Anlage 10 beinhaltet die zusammenfassende Übersicht und Abwägung zu den eingegangenen Stellungnahmen.

Hinweisgeber hatten im Zuge der frühzeitigen Beteiligung die Möglichkeit, schriftlich-postalisch, schriftlich-elektronisch, persönlich und/oder anonym über Hinweiszettel der Stadt sachdienliche Informationen zukommen zu lassen. Eine Kopie der Hinweiskarte befindet sich in Anlage 6.

Parallel zu der frühzeitigen Bürgerbeteiligung hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich in einem Informationsbereich über die Themen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie über deren Zusammenhang zu informieren.

Der Abschnitt 5.3.4 (Maßnahmen aus den Bürgerhinweisen) geht auf die im Rahmen der Abwägung als relevant eingestuften Bürgerhinweise und die sich hieraus ergebenden Maßnahmen ein. Der Abschnitt 5.5 (Ruhige Gebiete) fasst die Hinweise auf bedeutsame Orte für erholsame Freizeitbereiche zusammen.

3.3 Lärmschwerpunkte (Hotspot-Analyse)

Die Hotspot-Analyse dient der Identifizierung von Lärmschwerpunkten. Eine hierfür dienliche Methode ist die Bestimmung der Lärmkennziffer (LKZ) nach Bönninghausen/Popp, die sich in Abhängigkeit von der Gesamtlärmbelastung über einem bestimmten Schwellenwert und der Anzahl der davon Betroffenen ergibt.

Für die Lärmkartierung 2017 wurde als Schwellenwert der gesundheitsrelevante Fassadenpegel $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ angesetzt. Die LKZ ergibt sich demnach wie folgt:

$$LKZ = \text{Betroffene} * (\text{Mittelungspegel} - \text{Schwellenwert})$$

$$\dots \text{Schwellenwert} = L_{DEN} 65 \text{ dB(A)}$$

$$\dots \text{Mittelungspegel} = \text{Fassadenpegel } L_{DEN}$$

Eine hohe LKZ ergibt sich folglich aus einer großen Anzahl Betroffener und/oder einer hohen Überschreitung des Mittelungspegels.

Die Hotspot-Analyse befindet sich in Anlage 5.

4 Ziele der Lärmaktionsplanung

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes kommt die Stadt Bautzen den Forderungen gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz nach.

Hauptziel der Fortschreibung ist die Aufstellung von Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung in Gebieten mit hoher Betroffenheit. Die Anzahl der Personen, die durch Lärm belastet werden, soll reduziert werden. Sowohl Belästigungen als auch gesundheitliche Folgen und Risiken durch Lärmbelastung sollen somit gemindert werden.

Sämtliche Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Stadt Bautzen lebenswerter zu machen und sowohl als Wohnort als auch als Ausflugsziel in seiner Attraktivität zu steigern.

5 Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2018

5.1 Vorbetrachtung – allgemeiner Überblick zu lärmmindernden Maßnahmen

Grundlegend ist zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung zu differenzieren. Ein Rechtsanspruch auf Einhaltung der Grenzwerte besteht lediglich im Rahmen der Lärmvorsorge, folglich bei Neubau oder wesentlicher Änderung einer Verkehrsanlage entsprechend 16. BImSchV. Lärmvorsorgemaßnahmen sind nur dann vorzusehen, wenn die wesentliche Änderung zu einem Überschreiten der Grenzwerte führt. Die Finanzierung erfolgt dann in Verbindung mit dem jeweiligen Neu- oder Ausbauvorhaben der Straße durch den Baulastträger.

An bestehenden Verkehrsanlagen können freiwillige Leistungen der Bundesrepublik Deutschland bzw. des Freistaates Sachsen zur Lärmsanierung vorgenommen werden, für deren Umsetzung keine gesetzliche Pflicht besteht. Diese richten sich nach den im jeweiligen Haushalt zu Verfügung stehenden Finanzmitteln. Die Grenzpegel sind Auslösegrenzwerte, bei deren Überschreitung Lärmsanierungsmaßnahmen finanziert werden können. Durch die Straßenbauverwaltung wurde für stark befahrene Bundes- und Staatsstraßen eine Dringlichkeitsreihung in einem Lärmsanierungsprogramm erarbeitet, deren Maßnahmen teilweise bereits realisiert wurden.

Aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen besteht keine unmittelbare Vergleichbarkeit der jeweiligen Beurteilungspegel für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung mit den Ergebnissen der Lärmkartierung.

Bei der Entwicklung der Maßnahmen gilt folgende Prioritätenreihung:

- Vermeidung von Emissionen durch die Förderung lärmarmen Verkehrsarten und die Reduzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs (z. B. Förderung lärmarmen Verkehrsarten wie dem Radverkehr, Berücksichtigung von verkehrlichen Konsequenzen der Bauleitplanung, Aufstellen eines Verkehrsentwicklungsplanes)
- Verminderung von Emissionen am Emissions- oder Immissionsort (z. B. Fahrbahnsanierung, Ersatz von Kopfsteinpflaster, Einsatz lärmarmen Fahrbahnbelags, Geschwindigkeitsbeschränkung, Vergrößerung des Abstandes zwischen Gebäudegrenze und Straßenachse durch eine optimierte Straßenraumgestaltung, Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses)
- Verlagerung von Emissionen aus hochsensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (z. B. Streckenverbote für Lkw)

Die Wirkungen ausgewählter Maßnahmen sind beispielhaft in Tabelle 5 aufgelistet.

Eine Mindestwirkung von Maßnahmen, die im LAP aufgenommen werden, gibt es nicht. In der Literatur wird häufig konstatiert, dass erst Pegeländerungen über 3 dB (A) vom menschlichen Ohr wahrgenommen werden. Zahlreiche Erfahrungen und Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass auch Pegelminderungen unter 3 dB (A) zu einem Rückgang der

Belästigung bzw. der Anzahl der Personen, die sich belästigt fühlen, führen können. Daher kann es durchaus zweckmäßig sein, auch Maßnahmen geringerer Wirkung umzusetzen⁵.

Tabelle 5: Wirkung ausgewählter Maßnahmen⁶

Maßnahme	Wirkung
Erhöhung des Abstandes Wohnraum – Straße von 12 auf 15 m	ca. -0,5 db (A)
Reduzierung der Fahrzeuganzahl um 20 %	ca. -1,0 db (A)
Reduzierung LKW-Anteil von 10 % auf 5 % bei 50 km/h	ca. -1,0 db (A)
Reduzierung LKW-Anteil von 10 % auf 5 % bei 30 km/h	ca. -1,5 db (A)
Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h	ca. -2,0 bis -3,0 db (A)
Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt oder Betonsteinpflaster	ca. -2,0 bis -6 db (A)
Sanierung schadhafter Asphaltbeläge	ca. -1,0 db (A)
Verstetigung des Verkehrsflusses	ca. -1,0 bis -2,0 db (A)

Es wird empfohlen, durch eine Bündelung mehrerer Maßnahmen eine möglichst hohe Minderung der Lärmemissionen zu erreichen. Dabei ist es wichtig, die einzelnen Maßnahmen im Rahmen einer Lärminderungsstrategie aufeinander abzustimmen, die sowohl verkehrsplanerische, technische, bauliche als auch organisatorische Elemente enthält. Nur so kann vermieden werden, dass die Maßnahmen sich gegenseitig nachteilig (bspw. durch Verlagerungseffekte) beeinflussen.

Nicht alle Maßnahmen müssen nachrechenbare akustische Entlastungswirkungen aufweisen⁷ und es können auch Maßnahmen aufgenommen werden, die rechnerisch keine Entlastungswirkung mit sich bringen, da die geltende Rechenvorschrift den entsprechenden Aspekt nicht berücksichtigt, die aber in der Praxis zur Minderung der Belästigung beiträgt, indem bspw. besonders hohe Geräuschspitzen minimiert werden. Durch Szenarienrechnung kann die Entlastungswirkung komplexer und kostenintensiver Maßnahmen untermauert werden, über die Notwendigkeit ist immer im konkreten Einzelfall zu entscheiden⁸.

Bei der Entwicklung des folgenden Maßnahmenkataloges wurde beachtet, dass vorwiegend Maßnahmen aufgelistet sind, die die Stadt Bautzen auch beeinflussen kann, und diese möglichst konkret beschrieben. Maßnahmen, für die das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) als Verantwortlicher genannt ist, wurden in Absprache mit diesem aufgenommen. Eine Prioritätenreihung der Maßnahmen erfolgt durch die Einteilung in die Kategorien kurz-, mittel- und langfristig.

⁵ Ortscheid, J.; Wende, H.: Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden? Umweltbundesamt (Hrsg.). Berlin 2004.

⁶ Bonacker, M.; Heinrichs, E.; Schwedler, H.-U.: Silent City. Handbuch. Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung. Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt (Hrsg.). Berlin 2008. S. 20.

⁷ Rink, A.; Herhold, J.: Hinweise für die Lärmaktionsplanung. Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden. Freistaat Sachsen. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Hrsg.)

⁸ ebenda

5.2 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Rahmen der Lärmkartierung werden lediglich die Außenpegel in 4 m Höhe an der Hausfassade ermittelt (Lärmbelastung am Immissionsort). In der Lärmkartierung werden ausschließlich aktive Schallschutzmaßnahmen, wie beispielsweise Lärmschutzwände oder -wälle, berücksichtigt. Auf Grund dieser spezifischen Eigenschaft der Lärmkartierung finden zahlreiche lärm mindernden Maßnahmen keine Berücksichtigung in den Berechnungen und schlussendlich in den grafischen Darstellungen (Lärmkarten), da ihre Wirksamkeit im Rahmen der Schallberechnung nicht darstellbar ist.

Im Folgenden soll der Vollständigkeit halber dargelegt werden, welche lärm mindernden Maßnahmen in der Stadt Bautzen bereits umgesetzt wurden.

Tabelle 6: Vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Passive/Aktive Lärmschutzmaßnahmen
Lärmsanierung (Stadt Bautzen): Straßenbelagwechsel u. a. Töpferstraße, Ziegelstraße, Bereich Musikerviertel, Taucherstraße
Lärmvorsorge im Zuge von Planfeststellungsverfahren (BAB 4, B 156, B 96 „Westtangente“)
Lärmvorsorge im Zuge der vorbereitenden Bauleitplanung (im Rahmen der Abwägung der Gebietsfestlegungen)
Lärmvorsorge durch Festsetzungen im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung (B-Plan „An der Herrenteichsiedlung“, „Muskauer Straße“, „Kornmarkt“, „Carolagarten II“, „Oberkaina“, „Burker Höhe“, „Talsperre Bautzen – Ferienpark Oberlausitz“, „Freizeitpark Kleinwelka“)
Bau von Umgehungsstraßen mit Entlastungsfunktion
Neue Trassenführung der B 96 (Westtangente) zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes
Neubaustrecken S 106, 1. BA (Ortsumfahrung Bautzen, Südumgehung) – 2. und 3. BA offen
Maßnahmen zum Abbau von Geräuschspitzen (Verstetigung des Verkehrsflusses)
Optimierung der Lichtsignalanlagen entlang der S 111 unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Kreuzungsbereich Lauengraben / Äußere Lauenstraße und Kornmarkt)
Realisierung Kreisverkehr am Knotenpunkt Dresdener Straße / Schliebenstraße (Fertigstellung 07/2017)
Flächenhaft wirksame Maßnahmen
Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt Bautzen (10/2013)
Radverkehrskonzept (11/2014)
Straßennetzkonzeption der Stadt Bautzen mit Festlegung neuer Tempo-30-Zonen (04/2018)

5.3 Systematik des Maßnahmenkataloges

Zentraler Bestandteil des LAP 2018 sind die Maßnahmen, die zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung beitragen. Der Maßnahmenkatalog basiert auf den folgenden Ergebnissen der Analyse:

- Maßnahmen des LAP 2015, die noch nicht (abschließend) umgesetzt wurden und noch immer relevant sind
- Handlungserfordernisse, die sich aus den Kartierungsergebnissen der Lärmkartierung 2017 ableiten
- zusätzliche allgemeine/übergeordnete Maßnahmen zur Lärmreduzierung
- abgeleitete Maßnahmen aus den Bürgerhinweisen

Die aus den vier Analysebereichen (LAP 2015 / Erfordernisse aus Lärmkartierung / zusätzliche Maßnahmen / Bürgerhinweise) abgeleiteten Maßnahmen verfolgen alle die unter Kapitel 4 definierten Ziele der Lärmaktionsplanung. Im Ergebnis sollen die Maßnahmen die Lärmbelastung, ausgehend vom Straßenverkehr, verringern und folglich die Anzahl der Personen, die durch Lärm belastet werden (mit all den negativen Folgeerscheinungen), reduzieren. Hinsichtlich ihrer Umsetzung im Verkehrssystem können die einzelnen Maßnahmen den folgenden Maßnahmenkomplexen zugeordnet werden:

- Maßnahmenkomplex I: Bauliche Maßnahmen (Verkehrsinfrastruktur)
- Maßnahmenkomplex II: Verkehrstechnische Maßnahmen
- Maßnahmenkomplex III: Verkehrsrechtliche Maßnahmen
- Maßnahmenkomplex IV: Verkehrsplanerische Maßnahmen
- Maßnahmenkomplex V: Fördermaßnahmen

Die Systematik der Herleitung der einzelnen Maßnahmen sowie des Maßnahmenkataloges kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.

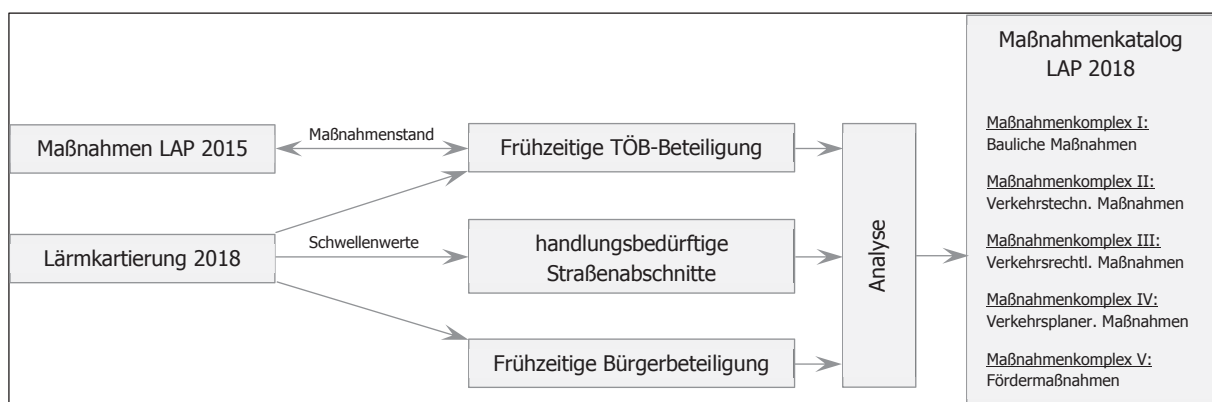


Abbildung 3: Ableitung von Maßnahmen und Systematik des Maßnahmenkataloges

Neben einer inhaltlichen Beschreibung der Maßnahmen enthält der Maßnahmenkatalog eine zeitliche Einschätzung der Realisierung sowie eine Abschätzung der Kosten. Ebenso werden die Wirksamkeit und die Zahl der entlasteten Einwohner abgeschätzt.

5.3.1 Maßnahmen aus dem LAP 2015

Insgesamt 19 Maßnahmen aus dem LAP 2015 werden, teilweise an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst, in den LAP 2018 übernommen oder fließen direkt in die Fortschreibung ein. Die Tabelle 7 listet die hieraus resultierenden 22 Maßnahmen auf.

Tabelle 7: Maßnahmen aus dem LAP 2015 zur Übernahme in den LAP 2018

Maßnahme des Lärmaktionsplanes 2018	Maßnahme im LAP 2015 (Nr.)
Maßnahmenkomplex I: Bauliche Maßnahmen (Verkehrsinfrastruktur)	
Verlängerung der Baschützer Straße	1
Nutzung der Südumgehung S 106 für die Entlastung von Bautzen	5
Dresdener Straße (S 111)	8
Clara-Zetkin-Straße (S 111)	9
Äußere Lauenstraße / Neusalzaer Straße (zw. Schilleranlagen und Zeppelinstraße)	10/11
Wilthener Straße	13
Lauengraben / Kornmarkt	14
Steinstraße	15
Löbauer Straße zwischen Wallanlagen und Schafbergstraße	16
Zustandskontrolle und Schadenbeseitigung BAB 4	22
Maßnahmenkomplex II: Verkehrstechnische Maßnahmen	
Optimierung des Verkehrsablaufs entlang des Straßenzuges B 96 / B 156 (Westtangente) / Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße)	2/21
Optimierung der Signalsteuerung im Kernbereich von Bautzen	4
Maßnahmenkomplex III: Verkehrsrechtliche Maßnahmen	
Durchfahrverbot Schwerverkehr für die Innenstadt von Bautzen	3
Tempo 30 Äußere Lauenstraße	10
Tempo 30 Muskauer Straße	17
Tempo 30 Wallstraße	18
Maßnahmenkomplex IV: Verkehrsplanerische Maßnahmen	
Schaffung von Grundlagen für die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung	6
Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes	7
Untersuchung der Verkehrsberuhigung	20
Maßnahmenkomplex V: Fördermaßnahmen	
Überprüfung Lärmsanierung Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße	2
Untersuchung Lärminderung	20
Lärmschutz BAB 4	22

5.3.2 Handlungserfordernisse aus den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017

Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 zeigen die Betroffenheit zahlreicher Personen an. Da es keinen Grenzwert gibt, bei deren Überschreitung Maßnahmen im Lärmaktionsplan aufgenommen werden müssen, sollen die UBA-Auslösekriterien zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen als Maßstab herangezogen werden (s. Abschnitt 1.2). Hierzu wurden alle Straßenabschnitte dargestellt, bei denen die Werte $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{NIGHT} > 55 \text{ dB(A)}$ überschritten wurden (s. Anlage 8). Die betroffenen Straßenzüge sind in Tabelle 8 aufgelistet sowie in Abbildung 4 dargestellt. Es handelt sich um die Straßenabschnitte, die ebenfalls in der Hotspot-Analyse (Anlage 5) abgebildet sind. Für diese Abschnitte sollen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung entwickelt werden.

Tabelle 8: Handlungsbedürftige Straßenabschnitt
 (Überschreitung gesundheitsrelevanter Schwellenwerte)

Abschnitt	Straße	von	bis
1	Bundesautobahn 4	verschiedene Abschnitte	
2	Dresdener Straße		
2.1		Neukircher Str.	Dresdener Str. 81
2.2		Dresdener Str. 81	Alter Schmolter Weg
2.3		Daimlerstraße	Schliebenstraße
3	Clara-Zetkin-Straße	Schliebenstraße	Am Feldschlößchen
4	Friedensbrücke/ An der Friedensbrücke	Friedensbrücke	Äußere Lauenstraße
5	Lauengraben/Kornmarkt	Äußere Lauenstraße	Wendischer Graben
6	Steinstraße	Wendischer Graben	Löbauer Straße
7	Löbauer Straße		
7.1		Wallstraße	Weißberger Straße
7.2		Löbauer Straße 125	Stadtgrenze
8	Äußere Lauenstraße	Lauengraben	Schilleranlagen
9	Neusalzaer Straße		
9.1		Schilleranlagen	Zeppelinstraße
9.2		Zeppelinstraße	Neusalzaer Straße 56
9.3		Neusalzaer Straße 79	Neusalzaer Straße 82
9.4		Neusalzaer Straße 119	Neusalzaer Straße 136
9.5		Neusalzaer Straße 147	Stadtgrenze
10	Wilthener Straße	Zeppelinstraße	Wilthener Straße 43
11	Zeppelinstraße		
11.1		Wilthener Straße	Neusalzaer Straße
11.2		Neusalzaer Straße	Stieberstraße

Abschnitt	Straße	von	bis
12	Stieberstraße		
		Zeppelinstraße	Dr.-Peter-Jordan-Straße
		Dr.-Peter-Jordan-Straße	Paul-Neck-Straße
13	Paul-Neck-Straße	Stieberstraße	Löbauer Straße
14	Thomas-Müntzer-Straße	Löbauer Straße	Thomas-Müntzer-Straße
15	Muskauer Straße	Am Ziegelwall	Friedrich-List-Straße
16	Am Ziegelwall	Muskauer Straße	Löbauer Straße
17	Wallstraße	Löbauer Straße	August-Bebel-Straße
18	Tzschirnerstraße		
18.1		Neusalzaer Straße	Seminarstraße
18.2		Rathenauplatz	Tzschirnerstraße 11

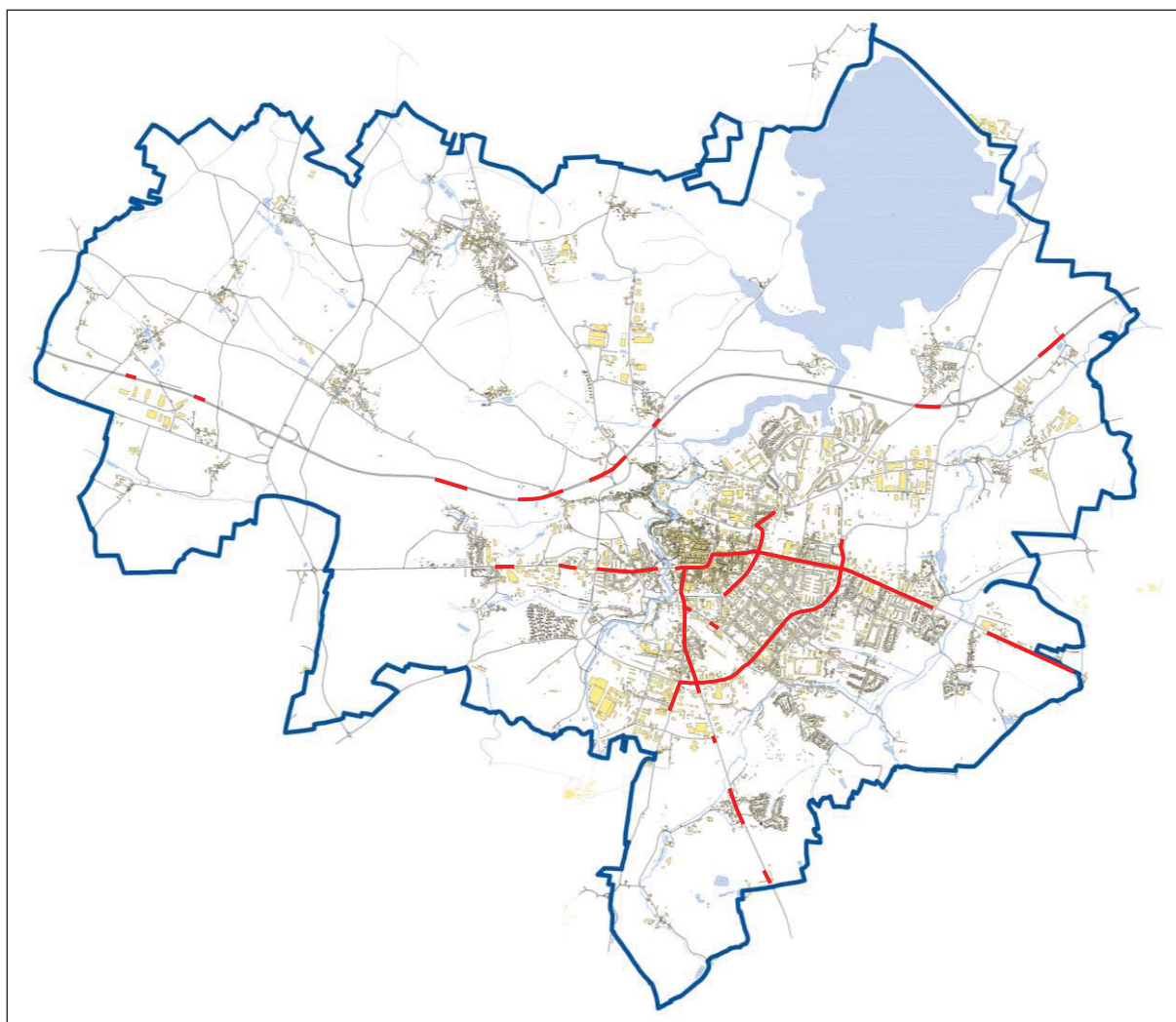


Abbildung 4: Straßenabschnitte der Stadt Bautzen mit Handlungsbedarf

Bei einem Vergleich der Straßenabschnitte mit Handlungsbedarf auf Grund von Überschreitungen der UBA-Auslösewerte im Rahmen der Lärmkartierung aus dem Jahr 2012 mit den aktuellen Kartierungsergebnissen aus dem Jahr 2017 wird deutlich, dass die betroffenen Netzelemente sich nicht wesentlich unterscheiden. Für eine Vielzahl der handlungsbedürftigen Straßenabschnitte bestehen daher bereits Maßnahmen, die aus dem LAP 2015 übernommen werden (vgl. Kapitel 5.2.1).

Einzig die Abschnitte 1, 2.1, 2.2, 4, 9.2, 9.3, 11.1, 14, 16 und 18 sind entsprechend der Lärmkartierung 2017 zusätzliche Strecken mit Handlungsbedarf. Für den Abschnitt 1 (Bundesautobahn 4) ist im Maßnahmenkomplex V bereits die Maßnahme „Lärmschutz BAB 4“ aufgenommen. Die Maßnahme „Dresdener Straße (S 111)“ des Maßnahmenkomplexes I betrifft die Abschnitte 2.1 und 2.2. Die Maßnahme „Optimierung des Verkehrsablaufs entlang des Straßenzuges B 96 / B 156 (Westtangente / Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße)“ des Maßnahmenkomplexes II betrifft ebenso den Abschnitt 11.1 Zeppelinstraße. Ferner wurde dieser Bereich im Rahmen eines aktuellen schalltechnischen Gutachtens untersucht. Weitere Maßnahmen sind nicht notwendig, da die aktuellen Beurteilungspegel unter denen der schalltechnischen Berechnung zur Planfeststellung liegen und im Wesentlichen keine zusätzlichen Ansprüche entstehen. Für die Abschnitte 4 (Friedensbrücke/An der Friedensbrücke), 9.2/9.3 (Zeppelinstraße bis Neusalzaer Straße 56, Neusalzaer Straße 79-82), 14 (Thomas-Müntzer-Straße), 16 (Am Ziegelwall) und 18 (Tzschirnerstraße) sind folglich zusätzliche Maßnahmen zur Entlastung vorzuschlagen.

Die Darstellung der Quellen der Verkehrsbelastungswerte (DTV) in Anlage 7 verdeutlicht, dass eine systematische Erhebung der Verkehrsbelastungen auf relevanten Netzabschnitten im Vorfeld der nächsten Lärmkartierung notwendig ist. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob zusätzliche (über die gesetzliche Notwendigkeit hinausgehende) Straßenabschnitte kartiert werden sollten. Hierdurch können belastbarere Aussagen zur Lärmsituation getroffen werden (sinnvolle Netzergänzungen).

Tabelle 9: Maßnahmen auf Grund der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017

Maßnahme des Lärmaktionsplanes 2018
Maßnahmenkomplex III: Verkehrsrechtliche Maßnahmen
An der Friedensbrücke / Friedensbrücke / Clara-Zetkin-Straße (Tempo 30)
Tzschirnerstraße (Erweiterung Tempo 30)
Tempo 30 Neusalzaer Straße (B 96) in Oberkaina
Tempo 30 Am Ziegelwall
Maßnahmenkomplex IV: Verkehrsplanerische Maßnahmen
Systematische Erhebung der Verkehrsbelegungen auf relevanten Netzabschnitten

Maßnahmenkomplex V: Fördermaßnahmen
Überprüfung Lärmsanierung Löbauer Straße (B 6)
Überprüfung Lärmsanierung Neusalzaer Straße (B 96)
Überprüfung planfestgestellte Lärmschutzmaßnahmen und Möglichkeit Lärmsanierung B 156
Förderung von städtebaulichen Entwicklungen im Bereich Lauengraben / An der Friedensbrücke

5.3.3 Allgemeine/übergeordnete Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen können keinem konkreten Wirkungsbereich, also nicht explizit einem handlungsbedürftigen Straßenabschnitt, zugeordnet werden. Es handelt sich damit um Maßnahmen mit flächenhafter bzw. gesamtstädtischer Wirkung.

Tabelle 10: Allgemeine/übergeordnete Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Maßnahme des Lärmaktionsplanes 2018
Maßnahmenkomplex I: Bauliche Maßnahmen (Verkehrsinfrastruktur)
Austausch von Pflasterbelägen gegen Asphalt
Maßnahmenkomplex III: Verkehrsrechtliche Maßnahmen
Anordnung neuer Tempo-30-Zonen
Maßnahmenkomplex IV: Verkehrsplanerische Maßnahmen
ÖPNV-Konzept/Überarbeitung des Busliniennetzes der Stadt Bautzen
Fortschreibung Parkraumkonzept
Erstellung Fußverkehrsstrategie
Maßnahmenkomplex V: Fördermaßnahmen
Landesweite Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs

5.3.4 Maßnahmen aus den Bürgerhinweisen

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung erhielt die Stadt Bautzen insgesamt 31 Stellungnahmen zu Lärmproblemen in der Stadt. Als Hauptproblembereiche wurden unter anderem die Bundesautobahn 4, die Löbauer Straße (B 6) und die Paul-Neck-Straße (B 156) genannt.

Die Abwägung der Bürgerstellungnahmen ist in der Anlage 10 zusammengefasst. Für zahlreiche der genannten Lärmschwerpunkte wurden bereits in den Abschnitten 5.3.1 bis 5.3.3 Maßnahmen entwickelt. Gleiches gilt für die von den Bürgerinnen und Bürgern über die Lärmhinweiskarte (s. Anlage 6) markierten Lärmschwerpunkte.

Für spezifische Einzelprobleme sind in der Abwägung entsprechende Vorschläge enthalten.

5.4 Maßnahmenkatalog für die Stadt Bautzen

Der Maßnahmenkatalog des LAP 2018 fasst die einzelnen, in den Abschnitten 5.3.1 bis 5.3.4 abgeleiteten, Maßnahmen zusammen. Neben einer inhaltlichen Beschreibung der Maßnahmen enthält der Maßnahmenkatalog eine zeitliche Einschätzung der Realisierung sowie eine Abschätzung der Kosten. Ebenso werden die Wirksamkeit und die Zahl der entlasteten Einwohner abgeschätzt.

Tabelle 11: Übersicht der Maßnahmen LAP 2018

Nr.	Maßnahme des Lärmaktionsplanes 2018
Maßnahmenkomplex I: Bauliche Maßnahmen (Verkehrsinfrastruktur)	
I.1	Dresdener Straße (S 111)
I.2	Clara-Zetkin-Straße (S 111)
I.3	Äußere Lauenstraße / Neusalzaer Straße (zw. Schilleranlagen und Zeppelinstraße)
I.4	Wilthener Straße
I.5	Nutzung der Südumgehung S 106 für die Entlastung von Bautzen
I.6	Lauengraben / Kornmarkt
I.7	Steinstraße
I.8	Verlängerung der Baschützer Straße
I.9	Löbauer Straße zwischen Wallanlagen und Schafbergstraße
I.10	Austausch von Pflasterbelägen gegen Asphalt
I.11	Zustandskontrolle und Schadenbeseitigung BAB 4
Maßnahmenkomplex II: Verkehrstechnische Maßnahmen	
II.1	Optimierung der Signalsteuerung im Kernbereich von Bautzen
II.2	Optimierung des Verkehrsablaufs entlang des Straßenzuges B 96 / B 156 (Westtangente / Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße)
Maßnahmenkomplex III: Verkehrsrechtliche Maßnahmen	
III.1	An der Friedensbrücke / Friedensbrücke / Clara-Zetkin-Straße (Tempo 30)
III.2	Tempo 30 Äußere Lauenstraße
III.3	Tzschirnerstraße (Erweiterung Tempo 30)
III.4	Tempo 30 Wallstraße
III.5	Tempo 30 Am Ziegelwall
III.6	Tempo 30 Muskauer Straße
III.7	Tempo 30 Neusalzaer Straße (B 96) in Oberkaina
III.8	Anordnung neuer Tempo-30-Zonen
III.9	Durchfahrverbot Schwerverkehr für die Innenstadt von Bautzen



Maßnahmenkomplex IV: Verkehrsplanerische Maßnahmen	
IV.1	ÖPNV-Konzept/Überarbeitung des Busliniennetzes der Stadt Bautzen
IV.2	Fortschreibung Parkraumkonzept
IV.3	Erstellung Fußverkehrsstrategie
IV.4	Untersuchung der Verkehrsberuhigung
IV.5	Systematische Erhebung der Verkehrsbelegungen auf relevanten Netzabschnitten
IV.6	Schaffung von Grundlagen für die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung
IV.7	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes
Maßnahmenkomplex V: Fördermaßnahmen	
V.1	Lärmschutz BAB 4
V.2	Förderung von städtebaulichen Entwicklungen im Bereich Lauengraben / An der Friedensbrücke
V.3	Überprüfung Lärmsanierung Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße
V.4	Überprüfung planfestgestellte Lärmschutzmaßnahmen und Möglichkeit Lärmsanierung B 156
V.5	Überprüfung Lärmsanierung Löbauer Straße (B 6)
V.6	Überprüfung Lärmsanierung Neusalzaer Straße (B 96)
V.7	Untersuchung Lärminderung
V.8	Landesweite Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Maßnahmenkatalog

Maßnahmenkomplex I: Bauliche Maßnahmen (Verkehrsinfrastruktur)

I.1 Dresdener Straße (S 111)	
Der überwiegende Maßnahmenanteil ist bereits realisiert. Noch offen ist die Prüfung, Planung und Realisierung von Schutzstreifen für den Radverkehr in die Fahrbahn. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, den Abstand zwischen Wohnbebauung und Fahrachse zu vergrößern.	
Realisierungszeitraum:	Der grundlegende Ausbau könnte eventuell 2020 umgesetzt werden
Voraussetzung:	Finanzierung und Planungsrecht
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	mittel bis hoch
Wirksamkeit:	Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt, der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort wird vergrößert
Entlastete Einwohner:	ca. 322 Personen (Gesamtmaßnahme)

I.2 Clara-Zetkin-Straße (S 111)	
Der VEP Innenstadt Bautzen sowie das Radverkehrskonzept 2014 enthalten Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes, die auch die Lärminderung unterstützen. Zwischenzeitlich wurden bereits Schutzstreifen und eine Mittelinsel in die Fahrbahn integriert. Umzusetzen ist noch eine Mittelinsel im Bereich Clara-Zetkin-Straße.	
Realisierungszeitraum:	Die Maßnahme wird im Jahr 2018 fertiggestellt.
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering bis mittel
Wirksamkeit:	Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt, der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort wird vergrößert
Entlastete Einwohner:	ca. 176 Personen (Gesamtmaßnahme)

I.3 Äußere Lauenstraße / Neusalzaer Straße (zw. Schilleranlagen und Zeppelinstraße)	
<p><u>Äußere Lauenstraße:</u> Der VEP Innenstadt sowie das Radverkehrskonzept 2014 enthalten Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes, die auch die Lärminderung unterstützt. Das Einordnen von Radverkehrsanlagen in die Fahrbahn und die Verringerung der Fahrbahnbreiten des Kfz-Verkehrs vergrößern den Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort und haben das Potenzial, die Lärmbelastung an der angrenzenden Bebauung zu verringern.</p> <p><u>Neusalzaer Straße:</u> Im Zuge einer Sanierung der Straße soll eine Querschnittsgestaltung vorgesehen werden, die den Verkehrsfluss nicht einschränkt, allerdings nicht zu hohen Geschwindigkeiten ein-lädt. Die Verringerung der Fahrspurbreiten und die Verlegung der Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau sind in diesem Zusammenhang zu prüfen. Das Radverkehrskonzept 2014 enthält Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes, die auch die Lärminderung unterstützt. Mit Beachtung der Rückstaulängen sollten die Querungsbedingungen am gesamten Straßenzug für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Zusätzlich kann mit einer Umgestaltung der Zufahrt zur Agentur für Arbeit als klassische Grundstückseinfahrt die Geschwindigkeit reduziert und der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort vergrößert werden.</p>	

Realisierungszeitraum:	langfristig
Voraussetzung:	Finanzierung und Planungsrecht
Verantwortlich:	Stadt Bautzen / privat
Kosten:	hoch
Wirksamkeit:	Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt, der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort wird vergrößert, entlastende Wirkung durch Verminderung der Fahrten mit dem Kfz
Entlastete Einwohner:	ca. 511

I.4 Wilthener Straße

Im Zuge einer Sanierung der Straße soll eine Querschnittsgestaltung vorgesehen werden, die den Verkehrsfluss nicht einschränkt, allerdings nicht zu hohen Geschwindigkeiten ein-lädt. Die Verringerung der Fahrspurbreiten sowie Vergrößerung des Abstandes zur Wohnbebauung und die Verlegung der Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau sind in diesem Zusammenhang zu prüfen.

Realisierungszeitraum:	langfristig
Voraussetzung:	Finanzierung und Planungsrecht
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	hoch
Wirksamkeit:	Entschärfung von Tempospitzen und Verlangsamung des Verkehrs
Entlastete Einwohner:	ca. 113 Personen

I.5 Nutzung der Südumgehung S 106 für die Entlastung von Bautzen

Die Südumgehung S 106 zwischen der S 119 bis zur S 114 bzw. B 96 (2. BA der Südumgehung) eröffnet neue Möglichkeiten der weiteren Entlastung von Bautzen. Die Maßnahme selbst wird nicht als Bestandteil des Lärmaktionsplanes dargestellt. Jedoch sind mit der Straßenbauverwaltung die Möglichkeiten auszuloten, durch eine geeignete Wegweisung die Entlastungseffekte, die wiederum auf die Westtangente wirken können (welche den sensiblen Bereich des Spreetales durchläuft) zu maximieren.

Realisierungszeitraum:	langfristig (in Abhängigkeit Südumgehung Bautzen)
Voraussetzung:	Zurzeit schreibt der Freistaat Sachsen den Landesverkehrswegeplan fort (LVWP 2030). Aussagen zu diesem Punkt können deshalb erst nach Verabschiedung durch den Landtag gemacht werden.
Verantwortlich:	Straßenbauverwaltung Sachsen (Stadt Bautzen)
Kosten:	gering bis mittel (ausschließlich Wegweisungsmaßnahmen, die mit dem Bauvorhaben auch finanziell gesichert sind)
Wirksamkeit:	Entlastung der Westtangente
Entlastete Einwohner:	/

I.6 Lauengraben / Kornmarkt

Der VEP Innenstadt Bautzen enthält Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes, die auch die Lärminderung unterstützen. Der gesamte Straßenzug soll gestalterisch aufgewertet werden und die Attraktivität für den nichtmotorisierten Verkehr erhöhen.

Realisierungszeitraum:	langfristig
Voraussetzung:	Finanzierung und Planungsrecht
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering bis mittel (Bepflanzung), mittel bis hoch (bauliche Aufwertung des Straßenzuges)
Wirksamkeit:	der Verkehr wird verlangsamt und Geschwindigkeitsspitzen werden entschärft, eine Aufwertung des Innenstadtbereichs fördert den Umweltverbund, Stadtgrün hat eine hohe subjektive Wirkung
Entlastete Einwohner:	ca. 248 Personen

I.7 Steinstraße

Das Radverkehrskonzept schlägt das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor, das die Lärminderung unterstützt. Zwischenzeitlich wurde bereits Tempo 30 als dauerhafte Maßnahme umgesetzt. Der Radverkehr soll in südlicher Lage auf der Fahrbahn (Schutzstreifen) geführt werden. In nördlicher Lage haben die Radfahrer die Wahl zwischen Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn und der Nutzung des alternativen Radweges. Für eine zusätzliche Beruhigung des Verkehrs, sowie die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist die Einrichtung von Mittelinseln zu prüfen. Bei einem grundhaften Ausbau der Straße sollte im Interesse der Lärminderung berücksichtigt werden, dass die Achse des Kfz-Verkehrs möglichst weiter in die Mitte der Fahrbahn gelangt und damit der Abstand zu den Wohngebäuden vergrößert wird.

Realisierungszeitraum:	kurzfristig (Markierung Schutzstreifen), langfristig (bauliche Maßnahmen)
Voraussetzung:	Finanzierung und Planungsrecht
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	mittel bis hoch (bauliche Maßnahmen)
Wirksamkeit:	der Verkehr wird verlangsamt, der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort wird vergrößert, entlastende Wirkung durch Verminderung der Fahrten mit dem Kfz
Entlastete Einwohner:	ca. 410 Personen

I.8 Verlängerung der Baschützer Straße

Die Verlängerung der Baschützer Straße entlastet den Knotenpunkt S 111 / B 156 teilweise und sichert damit seine Leistungsfähigkeit und einen flüssigen Verkehrsablauf auch in der Prognose. Dadurch werden Stauerscheinungen im Umfeld des Knotenpunktes vermieden, was zu einer Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen führt.

Realisierungszeitraum:	langfristig (wird planerisch gekoppelt mit der Planung der Gewerbefläche südlich der Niederkainaer Straße)
Voraussetzung:	Finanzierung und Planungsrecht
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	hoch
Wirksamkeit:	mittel (hohe Wirkungen im unmittelbar entlasteten Umfeld, geringere Wirkungen in weiten Bereichen durch Verbesserung Verkehrsfluss)
Entlastete Einwohner:	ca. 310 Personen

I.9 Löbauer Straße zwischen Wallanlagen und Schafbergstraße

Durch die Umsetzung der Maßnahme I.8 (Verlängerung der Baschützer Straße) wird die Löbauer Straße abschnittsweise vom Verkehr entlastet. Bei einem grundhaften Ausbau der Straße sollten im Interesse der Lärminderung die Fahrspurbreiten verringert und damit der Abstand zu den Wohngebäuden vergrößert werden.

Realisierungszeitraum:	mittel- bis langfristig
Voraussetzung:	Umsetzung Maßnahme I.8
Verantwortlich:	Stadt Bautzen / LASuV
Kosten:	hoch
Wirksamkeit:	der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort wird vergrößert, entlastende Wirkung durch Verkehrsverlagerung
Entlastete Einwohner:	ca. 762 Personen

I.10 Austausch von Pflasterbelägen gegen Asphalt

Unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes ist stets zu prüfen, ob Kopfsteinpflaster gegen lärmärmere Straßenbeläge ausgetauscht werden können. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind zu berücksichtigen.

Realisierungszeitraum:	kontinuierliche Aufgabe
Voraussetzung:	Finanzierung, Denkmalschutz
Verantwortlich:	Straßenbaulastträger
Kosten:	mittel bis hoch (abhängig von der erforderlichen Maßnahme)
Wirksamkeit:	in Abhängigkeit der Maßnahme mittel- bis hoch (abhängig von Belagszustand, Geschwindigkeit und Verkehrszusammensetzung)
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar (Bewohner der entsprechenden Straßenabschnitte)

I.11 Zustandskontrolle und Schadenbeseitigung BAB 4

Die A 4 sollte regelmäßig auf Schäden an der Fahrbahn und an den Brückenfugen geprüft werden. Festgestellte Schäden sind unter Berücksichtigung des Aspektes der Lärminderung (gemäß Stand der Technik) zu beseitigen. Bei Mittelbereitstellung zur Reduzierung von Lärmimmissionen ist zu prüfen, ob an der A 4 zusätzliche Maßnahmen umgesetzt werden können.

Realisierungszeitraum:	Die Überprüfung der Fahrbahn erfolgt regelmäßig. Je nach Schädigungsgrad werden festgestellte Mängel unmittelbar bzw. kurzfristig instand gesetzt. Die Ingenieurbauwerke samt Übergangskonstruktionen werden turnusmäßig (alle drei Jahre) überprüft und Schäden je nach Schädigungsgrad umgehend oder kurzfristig (ca. 3 Jahre) instand gesetzt.
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	Straßenbaulastträger
Kosten:	mittel
Wirksamkeit:	mittel bis hoch
Entlastete Einwohner:	ca. 200 Personen

Maßnahmenkomplex II: Verkehrstechnische Maßnahmen

II.1 Optimierung der Signalsteuerung im Kernbereich von Bautzen

Die verkehrstechnische Optimierung von Lichtsignalanlagen ist eine kontinuierliche Daueraufgabe. Im Rahmen verkehrstechnischer Untersuchungen sind daher, unter den gegebenen Rahmenbedingungen, signaltechnisch optimale Lösungen zu finden.

Realisierungszeitraum:	kontinuierliche Aufgabe
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	Straßenbaulastträger
Kosten:	abhängig von der erforderlichen Maßnahme
Wirksamkeit:	Verbesserter Verkehrsablauf im gesamten Stadtgebiet; besondere Entlastung im unmittelbaren Einzugsbereich der Knotenpunkte.
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar (Bewohner der entsprechenden Straßenabschnitte)

II.2 Optimierung des Verkehrsablaufs entlang des Straßenzuges B 96 / B 156 (Westtangente / Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße)

Auf Grund der Veränderungen der verkehrlichen Charakteristik und der mit der Verkehrsfreigabe der Westtangente zugeschalteten Lichtsignalanlagen ist für die Verstetigung des Verkehrsflusses die Anpassung und ggf. Modernisierung der Signalsteuerungen entlang des gesamten Straßenzuges erforderlich, einschließlich der Einrichtung von Koordinierungen, sofern dies möglich ist. Bei der Verstetigung des Verkehrsflusses durch optimierte Ampelschaltung ist eine Komplettbetrachtung des Straßenzuges der B 156 und B 96 durchzuführen.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Fertigstellung der Brücke DB AG/B 156 und Stabilisierung der Verkehrsverhältnisse
Verantwortlich:	LASuV
Kosten:	mittel
Wirksamkeit:	mittel
Entlastete Einwohner:	ca. 1000 Personen

Maßnahmenkomplex III: Verkehrsrechtliche Maßnahmen

III.1 An der Friedensbrücke / Friedensbrücke / Clara-Zetkin-Straße (Tempo 30)

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes An der Friedensbrücke / Friedensbrücke / Clara-Zetkin-Straße, ausreichend Gründe für die Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind.

Bei der Beurteilung der tatbestandlichen Voraussetzungen / ermessensauslösenden Schwelle zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV heranzuziehen (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92; BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18/07; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Beschluss vom 08. Juni 2009 – 3 B 23/09). Bei Überschreitung dieser Grenzwerte wird regelmäßig eine Pflicht zur Ermessensausübung angenommen. Bei Überschreiten der Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich das Ermessen zu einer Pflicht auf Einschreiten verdichten (BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986 – 7 C 76/84).

Im vorliegenden Fall liegen die Grenzwerte (Tag / Nacht) der 16. BImSchV bei 64 dB(A) / 54 dB(A) bzw. bei 59 dB(A) / 49 dB(A). Die Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Tag / Nacht) liegen bei 72 dB(A) / 62 dB(A) bzw. bei 70 dB(A) / 60 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 55$ dB(A) bis > 70 dB(A) und $L_{NIGHT} > 50$ dB(A) bis > 65 dB(A) aus.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können.

Flankierend wurden bereits der Knotenpunkt Dresdener Straße / Schliebenstraße zu einem Kreisverkehr umgebaut sowie der Straßenraum Clara-Zetkin-Straße verändert. Die vorgeschlagene verkehrsrechtliche Maßnahme und die bereits realisierten Maßnahmen stehen im Einklang und bilden ein Maßnahmenbündel.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	Verlangsamung des Verkehrs, Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt
Entlastete Einwohner:	Bewohner des Straßenzuges Clara-Zetkin-Straße (ca. 176 Personen) sowie Bewohner des Sreetals (ohne Untersuchung nicht quantifizierbar) und Anwohner des Bereiches An der Friedensbrücke (nicht quantifizierbar, da auch abhängig von Maßnahme V.2)

III.2 Tempo 30 Äußere Lauenstraße

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes Lauengraben bis Schilleranlagen, ausreichend Gründe für die Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind.

Bei der Beurteilung der tatbestandlichen Voraussetzungen / ermessensauslösenden Schwelle zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV heranzuziehen (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92; BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18/07; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Beschluss vom 08. Juni 2009 – 3 B 23/09). Bei Überschreitung dieser Grenzwerte wird regelmäßig eine Pflicht zur Ermessensausübung angenommen. Bei Überschreiten der Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich das Ermessen zu einer Pflicht auf Einschreiten verdichten (BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986 – 7 C 76/84).

Im vorliegenden Fall liegen die Grenzwerte (Tag / Nacht) der 16. BImSchV bei 64 dB(A) / 54 dB(A). Die Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Tag / Nacht) liegen bei 72 dB(A) / 62 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 60 - 65$ dB(A) aus.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können.

Flankierend besteht die Möglichkeit, ab dem Jahr 2020 mit Planungen im Rahmen der Maßnahme I.3 beginnen zu können.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	Verlangsamung des Verkehrs, Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt
Entlastete Einwohner:	ca. 145 Personen

III.3 Tzschirnerstraße (Erweiterung Tempo 30)

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes Tzschirnerstraße, ausreichend Gründe für die beidseitig durchgehende Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind.

Bei der Beurteilung der tatbestandlichen Voraussetzungen / ermessensauslösenden Schwelle zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV heranzuziehen (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92; BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18/07; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Beschluss vom 08. Juni 2009 – 3 B 23/09). Bei Überschreitung dieser Grenzwerte wird regelmäßig eine Pflicht zur Ermessensausübung angenommen. Bei Überschreiten der Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich das Ermessen zu einer Pflicht auf Einschreiten verdichten (BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986 – 7 C 76/84).

Im vorliegenden Fall liegen die Grenzwerte (Tag / Nacht) der 16. BImSchV bei 64 dB(A) / 54 dB(A). Die Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Tag / Nacht) liegen bei 72 dB(A) / 62 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 65 - 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 55 - 60$ dB(A) aus.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können.

Flankierend würde zudem die Maßnahme III.2 positiv auf den Abschnitt der Tzschirnerstraße im Bereich Neusalzaer Straße / Äußere Lauenstraße einwirken.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	Verlangsamung des Verkehrs, Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt
Entlastete Einwohner:	Bewohner und Schüler im Bereich der Tzschirnerstraße

III.4 Tempo 30 Wallstraße

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes zwischen der Löbauer Straße und August-Bebel-Straße, ausreichend Gründe für die Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind.

Bei der Beurteilung der tatbestandlichen Voraussetzungen / ermessensauslösenden Schwelle zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV heranzuziehen (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92; BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18/07; Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 08. Juni 2009 – 3 B 23/09). Bei Überschreitung dieser Grenzwerte wird regelmäßig eine Pflicht zur Ermessensausübung angenommen. Bei Überschreiten der Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich das Ermessen zu einer Pflicht auf Einschreiten verdichten (BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986 – 7 C 76/84).

Im vorliegenden Fall liegen die Grenzwerte (Tag / Nacht) der 16. BImSchV bei 59 dB(A) / 49 dB(A) bzw. bei 64 dB(A) / 54 dB(A). Die Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Tag / Nacht) liegen bei 72 dB(A) / 62 dB(A) bzw. bei 70 dB(A) / 60 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 65 - 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 55 - 60$ dB(A) aus.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	Verlangsamung des Verkehrs, Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt
Entlastete Einwohner:	ca. 112 Personen

III.5 Tempo 30 Am Ziegelwall

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes zwischen Am Ziegelwall und Friedrich-List-Straße, ausreichend Gründe für die Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind.

Bei der Beurteilung der tatbestandlichen Voraussetzungen / ermessensauslösenden Schwelle zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV heranzuziehen (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92; BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18/07; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Beschluss vom 08. Juni 2009 – 3 B 23/09). Bei Überschreitung dieser Grenzwerte wird regelmäßig eine Pflicht zur Ermessensausübung angenommen. Bei Überschreiten der Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich das Ermessen zu einer Pflicht auf Einschreiten verdichten (BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986 – 7 C 76/84).

Im vorliegenden Fall liegen die Grenzwerte (Tag / Nacht) der 16. BImSchV bei 64 dB(A) / 54 dB(A). Die Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Tag / Nacht) liegen bei 72 dB(A) / 62 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 65 - 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 55 - 60$ dB(A) aus.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	Verlangsamung des Verkehrs, Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt
Entlastete Einwohner:	Bewohner des Straßenzuges Am Ziegelwall sowie Studierende

III.6 Tempo 30 Muskauer Straße

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes zwischen Am Ziegelwall und Friedrich-List-Straße, ausreichend Gründe für die Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind.

Bei der Beurteilung der tatbestandlichen Voraussetzungen / ermessensauslösenden Schwelle zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV heranzuziehen (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92; BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18/07; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Beschluss vom 08. Juni 2009 – 3 B 23/09). Bei Überschreitung dieser Grenzwerte wird regelmäßig eine Pflicht zur Ermessensausübung angenommen. Bei Überschreiten der Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich das Ermessen zu einer Pflicht auf Einschreiten verdichten (BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986 – 7 C 76/84).

Im vorliegenden Fall liegen die Grenzwerte (Tag / Nacht) der 16. BImSchV bei 64 dB(A) / 54 dB(A). Die Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Tag / Nacht) liegen bei 72 dB(A) / 62 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 65 - 70$ dB(A) sowie punktuell $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 55 - 60$ dB(A) sowie punktuell $L_{NIGHT} > 60 - 65$ dB(A) aus.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	Verlangsamung des Verkehrs, Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt
Entlastete Einwohner:	ca. 140 Personen

III.7 Tempo 30 Neusalzaer Straße (B 96) in Oberkaina

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes B 96, Ortslage Oberkaina, ausreichend Gründe für die Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind.

Bei der Beurteilung der tatbestandlichen Voraussetzungen / ermessensauslösenden Schwelle zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV heranzuziehen (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92; BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18/07; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Beschluss vom 08. Juni 2009 – 3 B 23/09). Bei Überschreitung dieser Grenzwerte wird regelmäßig eine Pflicht zur Ermessensausübung angenommen. Bei Überschreiten der Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich das Ermessen zu einer Pflicht auf Einschreiten verdichten (BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986 – 7 C 76/84).

Im vorliegenden Fall liegen die Grenzwerte (Tag / Nacht) der 16. BImSchV bei 64 dB(A) / 54 dB(A) bzw. bei 59 dB(A) / 49 dB(A). Die Schwellenwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Tag / Nacht) liegen bei 72 dB(A) / 62 dB(A) bzw. bei 70 dB(A) / 60 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 65 - 70$ dB(A) sowie punktuell $L_{DEN} > 70$ dB(A) und Werte bis zu $L_{NIGHT} > 60 - 65$ dB(A) aus.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können.

Flankierend besteht die Möglichkeit, ab dem Jahr 2020 mit Planungen im Rahmen der Maßnahme I.3 beginnen zu können.

Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	LASuV
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	Verlangsamung des Verkehrs, Tempospitzen werden entschärft, der Verkehr wird verstetigt
Entlastete Einwohner:	Bewohner entlang der B 96 in der Ortslage Oberkaina

III.8 Anordnung neuer Tempo-30-Zonen

Durch Beschluss der Vorlagen „Festlegung des Hauptverkehrsstraßennetzes und des Straßennebennetzes der Stadt Bautzen“ und „Festlegung des Vorfahrtsstraßennetzes und der Tempo-30-Zonen der Stadt Bautzen, 1. Änderung“ hat die Stadt Bautzen im April 2018 die konzeptionellen Grundlagen zur Straßennetzplanung aktualisiert. Hierdurch ist es nun möglich, die im gemeindlichen Einvernehmen beschlossenen 7 neuen Tempo-30-Zonen sowie die Erweiterung 5 bestehender Tempo-30-Zonen zeitnah anzuordnen.

Tempo-30-Zonen dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. Bei der Planung wurden daher alle Wohngebiete und Gebiete mit überwiegend Wohnen in die Betrachtung einbezogen. Die Bündelung von nicht vermeidbaren Kfz-Verkehren auf dem leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz wird so gefördert.

Realisierungszeitraum:	kurzfristig (2018 und 2019)
Voraussetzung:	Die Voraussetzungen zur Umsetzung wurden durch aktuelle Beschlüsse in 04/2018 (BV-0453/2018 und BV-0454/2018) geschaffen.
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	mittel (ca. 14.000 €)
Wirksamkeit:	Entschärfung von Tempospitzen, Verlangsamung des Verkehrs, Verlagerung/Bündelung von Durchgangsverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen
Entlastete Einwohner:	Bewohner der entsprechenden Straßenabschnitte

III.9 Durchfahrverbot Schwerverkehr für die Innenstadt von Bautzen

Die Sperrung der Innenstadt für den Lkw-Verkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht >12 t birgt das Potential, einen Beitrag zur Lärminderung und gleichzeitig zur Luftreinhaltung zu leisten. Ein Durchfahrverbot für Lkw >12 t für die S 111 ist bereits umgesetzt. Diese betrifft derzeit nur den Mautausweichverkehr > 12 t. D. h., auch Anliegerverkehr und jeglicher Güterkraftverkehr im Umkreis von 75 km vom ersten Beladeort > 12 t sind nicht betroffen. Eine Ausweitung auch auf die anderen Straßenabschnitte der Innenstadt ist zu prüfen.

Als Grundlage für die Entscheidung über ein Durchfahrverbot des Schwerverkehrs für die Innenstadt ist zunächst anhand ausgewählter Straßenzüge das Potenzial zu quantifizieren und die signifikante Minderung der Lärmimmissionen zu belegen. Diese soll zeigen, welchen Anteil der Schwerverkehr an der Überschreitung der Lärmrichtwerte verursacht und welche Minderung durch einen Lkw-Ausschluss zu erwarten wäre. Mögliche alternative Streckenführung nebst den Auswirkungen auf dieser zu untersuchen. Erst auf der Grundlage ist eine Abwägung im Rahmen des § 45 StVO möglich.

Voraussetzung ist die Umsetzung der Maßnahme II.2 und das Vorliegen aktueller Verkehrsdaten. Entsprechend der Ergebnisse der detaillierten Untersuchung soll über das Durchfahrverbot für den Schwerverkehr in Bautzens Innenstadt entschieden werden. Die Beschilderung für den Schwerverkehr ist entsprechend anzupassen.

Realisierungszeitraum:	in Abhängigkeit von Maßnahme II.2
Voraussetzung:	Untersuchung/Konzept zur Maßnahme, Realisierung Maßnahme II.2
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	mittel
Wirksamkeit:	Die Wirksamkeit ist im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung zu analysieren.
Entlastete Einwohner:	ca. 1000 Personen

Maßnahmenkomplex IV: Verkehrsplanerische Maßnahmen

IV.1 ÖPNV-Konzept/Überarbeitung des Busliniennetzes der Stadt Bautzen

Ein für die ÖPNV-Kunden hinsichtlich Taktangebot und Liniennetz attraktives Angebot als Alternative zur Fortbewegung mit dem motorisierten Individualverkehr ist Grundvoraussetzung zur Stärkung und Förderung des Umweltverbundes.

Vor dem Hintergrund der Neuausschreibung des Busliniennetzes für die Stadt Bautzen im Jahr 2019 untersucht eine aktuell laufende Studie die Möglichkeiten zur Neugestaltung des Bautzener Busliniennetzes. Hierbei soll nicht nur das Stadtbusliniennetz optimiert werden, sondern ein in seiner Gesamtheit abgestimmtes ÖV-System bestehend aus Stadtbusnetz, Regionalverkehr (Bus- und Bahnverkehr) und Fernbuslinien entstehen. Ziel ist es, einen innerstädtischen zentralen Verknüpfungspunkt zu schaffen, der den Nutzern einen möglichst komfortablen Umstieg zwischen den einzelnen Relationen (Linien und/oder Verkehrsmittel) ermöglicht.

Realisierungszeitraum:	kurzfristig
Voraussetzung:	laufende Maßnahme
Verantwortlich:	Landkreis Bautzen, ZVON, Stadt Bautzen
Kosten:	gering
Wirksamkeit:	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr, entlastende Wirkung durch Verminderung von Fahrten mit dem Kfz (Verlagerung des Verkehrsmittelanteils zu Gunsten des Umweltverbundes)
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar, da flächenhafte wirksame Maßnahme

IV.2 Fortschreibung Parkraumkonzept

Die Bewirtschaftung des Parkraumes – durch Parkraummanagement – ist ein wirksames Instrument, das der Steuerung und Reduzierung des Verkehrs dient. Hierbei ist es sinnvoll, die Parkraumbewirtschaftung auf der Grundlage eines fundierten Parkraumkonzeptes aufzubauen. Das Parkraumkonzept sollte die Ziele eines übergeordneten Verkehrskonzeptes verfolgen bzw. diese umsetzen (Verkehrsentwicklungsplan). Mittels einer Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für die Stadt Bautzen sollten die folgenden grundsätzlichen Ziele verfolgt werden, um eine Entlastung für die Bewohner der Stadt erreichen zu können: allgemeine Reduzierung des Kfz-Verkehrs, gleichmäßige Auslastung des vorhandenen Parkraumes sowie Reduzierung und Bündelung von Parksuchverkehr.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	mittel bis hoch
Wirksamkeit:	entlastende Wirkung durch Verminderung von Fahrten mit dem Kfz (Verlagerung des Verkehrsmittelanteils zu Gunsten des Umweltverbundes), Minimierung des lokalen Parksuchverkehrs und damit der Lärmemissionen
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar, da flächenhafte wirksame Maßnahme

IV.3 Erstellung Fußverkehrsstrategie

Ziel der Maßnahme ist die strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene. Für verschiedene Zielgruppen – insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Personen – sind die Ausgangssituation und Bedingungen in der Stadt Bautzen zu analysieren. Ferner sind die Bedürfnisse für eine fußgängerfreundliche und verkehrssichere sowie den Bedürfnissen möglichst aller Fußgängergruppen gerecht werdende Verkehrsplanung in der Stadt Bautzen zu eruieren. Aus der Gesamtanalyse (Ausgangssituation/Anforderungen) lassen sich strategische Zielvorgaben und klare Handlungserfordernisse für eine fußläufig attraktive Stadt der kurzen Wege ableiten.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	mittel
Wirksamkeit:	Attraktivitätssteigerung (für alle Altersgruppen) durch fußläufige Erreichbarkeit, Stärkung der alternativen Fortbewegung im Bereich kurzer Wegedistanzen, entlastende Wirkung durch Verminderung von motorisierten Fahrten
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar, da flächenhafte wirksame Maßnahme

IV.4 Untersuchung der Verkehrsberuhigung

Eine stetige Überprüfung der Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung ist eine kontinuierliche Aufgabe der Stadtverwaltung.

Realisierungszeitraum:	kontinuierliche Aufgabe
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	abhängig von der erforderlichen Maßnahme
Wirksamkeit:	in Abhängigkeit der Maßnahme mittel- bis hoch
Entlastete Einwohner:	Bewohner der entsprechenden Straßenabschnitte

IV.5 Systematische Erhebung der Verkehrsbelegungen auf relevanten Netzabschnitten

Zur Sicherung der Qualität der Lärmkartierung 2022 sollten im Vorfeld der Bestandsmeldung der zu kartierenden Netzstrecken (voraussichtlich 2020) sowie kurz vor der Kartierung im Jahr 2022 alle relevanten Netzabschnitte systematisch, hinsichtlich ihrer Verkehrsbelegung erhoben werden. Mit dieser Maßnahme wird sichergestellt, dass aktuelle DTV-Werte für eine möglichst realistische Ermittlung der Lärmsituation zur Verfügung stehen. Grundlage für die Auswahl der zu erhebenden Straßenabschnitte ist die SVZ 2015 (DTV > 3 Mio. Kfz/Jahr) sowie die bislang erhobenen Straßenabschnitte.

Realisierungszeitraum:	kurzfristig
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering
Wirksamkeit:	wesentliche Grundlage für die Lärmkartierung 2022
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar, da Grundlage zur Qualitätssicherung der Lärmkartierung 2022

IV.6 Schaffung von Grundlagen für die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung

Als Grundlage der Verkehrsentwicklungsplanung sind die Mobilitätskennziffern der Stadt Bautzen regelmäßig zu aktualisieren. Hierbei ist auf ein Erhebungsdesign zu achten, dass möglichst die Vergleichbarkeit der aktuellen Zahlen mit den vorliegenden Ergebnissen sichert (2008/2009).

Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	mittel bis hoch (je nach Umfang und gewünschter Aussagekraft)
Wirksamkeit:	wesentliche Grundlage für Fortschreibung städtischer Verkehrskonzepte
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar, da Grundlage für Maßnahme IV.1, IV.2, IV.3, IV.7 und weitere Fachkonzepte der Verkehrsplanung

IV.7 Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes

Die Anpassung des Verkehrsentwicklungsplanes und der Teilkonzepte an sich ändernde Rahmenbedingungen ist eine kontinuierliche Aufgabe der Stadt Bautzen. Dabei sollte die Zielstellung der Maximierung des Anteils des Umweltverbundes berücksichtigt werden, die zu einer nachhaltigen Lärminderung beiträgt.

Nach Fortschreibung der Teilkonzepte für die Innenstadt und für den Radverkehr wird empfohlen, im nächsten Schritt die vorliegenden Unterlagen des Fußgängerverkehrs (Maßnahme IV.3), des Ruhenden Verkehrs (Maßnahme IV.2) sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (Maßnahme IV.1) zu aktualisieren. Ein attraktives Gehwegnetz birgt das Potenzial kurze Pkw-Fahrten zu vermeiden. Durch die Steuerung des Ruhenden Verkehrs (einschließlich der Minimierung von Parksuchverkehren) kann eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel und folglich auch ein Beitrag zur Lärminderung erreicht werden.

Nach Schaffung der fachlichen Grundlagen in Form aktualisierter Teilkonzepte ist der Verkehrsentwicklungsplan für die Gesamtstad Bautzen fortzuschreiben.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Finanzierungsgrundlage
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	mittel bis hoch
Wirksamkeit:	Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine flächendeckende Beeinflussung des Verkehrs, Steuerung der Verkehrsentwicklung, Förderung positiver Rahmenbedingungen zur Lärminderung und Luftreinhaltung
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar, da flächenhafte wirksame Maßnahme

Maßnahmenkomplex V: Fördermaßnahmen

V.1 Lärmschutz BAB 4

Das LASuV teilte am 25.04.2018 der Stadtverwaltung mit, dass eine Überprüfung der Lärmsituation entlang der BAB 4 durchgeführt werden soll. Die Umsetzung des schalltechnischen Gutachtens wird verfolgt. Daraus folgende mögliche Lärmschutzmaßnahmen sollten zeitnah umgesetzt werden.

Realisierungszeitraum:	kurzfristig
Voraussetzung:	schalltechnisches Gutachten
Verantwortlich:	LASuV / Stadt Bautzen
Kosten:	mittel bis hoch (bei Lärmschutzmaßnahmen)
Wirksamkeit:	hoch
Entlastete Einwohner:	Anwohner entlang der BAB 4

V.2 Förderung von städtebaulichen Entwicklungen im Bereich Lauengraben / An der Friedensbrücke

Eine möglichst dichte Randbebauung schützt dahinter gelegene Bereiche effektiv vor Straßenverkehrslärm. Im Bestand sollten daher vorhandene Bebauungslücken nach Möglichkeit geschlossen werden. Die städtebauliche Entwicklung im Bereich Lauengraben / An der Friedensbrücke erzeugt Lärminderungseffekte, die eine positive Quartiersentwicklung fördern.

Realisierungszeitraum:	mittel- bis langfristig
Voraussetzung:	Finanzierung und Planungsrecht
Verantwortlich:	Stadt Bautzen / private Investoren
Kosten:	mittel bis hoch
Wirksamkeit:	hoch
Entlastete Einwohner:	Bewohner Quartier Lauengraben Süd, An der Friedensbrücke Süd

V.3 Überprüfung Lärmsanierung Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße

Mit der Freigabe der Westtangente hat sich das Belastungsbild des Straßenzuges Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße verändert. Eine Überprüfung bezüglich Lärmsanierung für den Straßenzug auf Basis aktueller und vor allem reeller Verkehrszahlen kann erst nach Fertigstellung der Brücke DB AG/B 156 erfolgen. Sobald Brücke und Straße unter Verkehr genommen wurden und sich dieser stabilisiert bzw. normalisiert hat wird eine neue Verkehrszählung durchgeführt und anhand dieser über eine Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm entschieden.

Realisierungszeitraum:	mittelfristig
Voraussetzung:	Fertigstellung der Brücke DB AG/B 156 und Stabilisierung der Verkehrsverhältnisse
Verantwortlich:	LASuV
Kosten:	gering bis mittel
Wirksamkeit:	hoch
Entlastete Einwohner:	ca. 1000 Personen

V.4 Überprüfung planfestgestellte Lärmschutzmaßnahmen und Möglichkeit Lärmsanierung B 156

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes Thomas-Müntzer-Straße (B 156), ausreichend Gründe für als freiwillige Leistung der Lärmsanierung gegeben sind. Zuvor ist festzustellen, welche Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich planfestgestellt wurden.

Im vorliegenden Fall liegen die Auslösewerte der Lärmsanierung (Tag / Nacht) nach den VLärmSchR 97 bei 67 dB(A) / 57 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 65 - 70$ dB(A) und Werte bis zu $L_{NIGHT} > 60 - 65$ dB(A) aus.

Die Auslösewerte der Lärmsanierung nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung treffen zu können.

Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	Stadt Bautzen, LASuV
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	hohe Wirksamkeit bei Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen
Entlastete Einwohner:	Bewohner entlang der Thomas-Müntzer-Straße (B 156)

V.5 Überprüfung Lärmsanierung Löbauer Straße (B 6)

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes Löbauer Straße (B 6), ausreichend Gründe für als freiwillige Leistung der Lärmsanierung gegeben sind.

Im vorliegenden Fall liegen die Auslösewerte der Lärmsanierung (Tag / Nacht) nach den VLärmSchR 97 bei 67 dB(A) / 57 dB(A) bzw. bei 69 dB(A) / 59 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 65 - 70$ dB(A) bzw. $L_{DEN} > 70$ dB(A) und Werte bis zu $L_{NIGHT} > 60 - 65$ dB(A) aus.

Die Auslösewerte der Lärmsanierung nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung treffen zu können.

Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	LASuV
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	hohe Wirksamkeit bei Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen
Entlastete Einwohner:	Bewohner entlang der B 6

V.6 Überprüfung Lärmsanierung Neusalzaer Straße (B 96)

Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes Löbauer Straße (B 6), ausreichend Gründe für als freiwillige Leistung der Lärmsanierung gegeben sind.

Im vorliegenden Fall liegen die Auslösewerte der Lärmsanierung (Tag / Nacht) nach den VLärmSchR 97 bei 69 dB(A) / 59 dB(A) bzw. bei 72 dB(A) / 62 dB(A). Die Lärmkarten weisen eine Belastung von $L_{DEN} > 65 - 70$ dB(A) und Werte bis zu $L_{NIGHT} > 55 - 60$ dB(A) aus.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{NIGHT} dargestellten Werten. Die schalltechnische Untersuchung ist daher die Voraussetzung um eine Sachentscheidung treffen zu können.

Alternativ sollte durch den Straßenbaulastträger geprüft werden, ob die verkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) möglich ist.

Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	LASuV
Kosten:	gering bis mittel (je nach Umfang der Untersuchung)
Wirksamkeit:	hohe Wirksamkeit bei Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen
Entlastete Einwohner:	Bewohner entlang der B 96

V.7 Untersuchung Lärminderung

Eine stetige Überprüfung der Möglichkeit zur Lärminderung, auch an kritischen Bereichen ohne Anspruch auf weiteren Schallschutz, ist eine kontinuierliche Aufgabe der Stadtverwaltung.

Realisierungszeitraum:	kontinuierliche Aufgabe
Voraussetzung:	/
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	abhängig von der erforderlichen Maßnahme
Wirksamkeit:	in Abhängigkeit der Maßnahme
Entlastete Einwohner:	Bewohner der entsprechenden Straßenabschnitte

V.8 Landesweite Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Hauptziel der Arbeitsgemeinschaft ist es die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr im Alltag in den Mitgliedskommunen deutlich zu verbessern. Dazu sollen die Mitgliedskommunen in die Lage versetzt werden das alltägliche Zu-Fuß-gehen und Fahrradfahren bestmöglich zu fördern.

Die Stadt Bautzen kann insbesondere von dem übergemeindlichen Erfahrungsaustausch sowie gemeinsamer Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit profitieren.

Realisierungszeitraum:	kurzfristig
Voraussetzung:	Beitrittsvorbereitung
Verantwortlich:	Stadt Bautzen
Kosten:	gering
Wirksamkeit:	Förderung positiver Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr
Entlastete Einwohner:	nicht quantifizierbar

5.5 Ruhige Gebiete

Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist auch die Festlegung ruhiger Gebiete. Dabei geht es um Orte mit einer Erholungs- oder Rückzugsfunktion, die vor zunehmender Lärmbelastung geschützt werden sollen. Feste Kriterien für ruhige Gebiete gibt es bislang nicht, sie dürfen aber keinem relevanten Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sein.

Bei der Ausweisung ruhiger Gebiete wird ein besonderer Schwerpunkt auf großflächige Gebiete, die weitgehend Natur belassen sind oder land- und forstwirtschaftlich genutzt werden gelegt, aber auch auf innerstädtische Erholungsflächen, wie Kur- und Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete, Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen, sowie Flächen zur Erholung und zur sozialen Kontaktpflege. Für die Festlegung ruhiger Gebiete gibt die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) Anhaltspunkte. In Ballungsräumen kommen großflächige Gebiete in Frage, deren überwiegender Teil einen Lärmpegel L_{DEN} von 50 dB(A) nicht übersteigen (davon ist auszugehen, wenn in den Randbereichen der Lärmindex unter 55 dB(A) liegt)⁹.

Ruhige Gebiete sind grundsätzlich vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Dafür sind keine spezifischen Maßnahmen aufzustellen. Vielmehr sind alle Maßnahmen, die auch zur Lärminderung an Verkehrswegen empfohlen werden, gültig.

„Sofern die Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet vorliegen, sind Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt. Bei der Festlegung der zu schützenden „ruhigen Gebieten“ durch die zuständige Behörde handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind (§ 47 d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).“¹⁰

Die im Bautzener Stadtgebiet infrage kommenden Bereiche wurden auf die Eignung zur Ausweisung als ruhiges Gebiet geprüft. Die Prüfung ergab, dass keins der Gebiete die erforderlichen Kriterien erfüllt oder die entsprechenden Gebiete bereits durch fachplanerische Festlegungen geschützt sind. So sind beispielsweise die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung genannten Gebiete Spreetal (s. Abwägung in Anlage 10) und Gesundbrunnenmulde (s. Hinweiskarte in Anlage 6) bereits durch Ausweisung im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Bautzen (Grünflächen) vor möglicher lärmintensiver Entwicklung geschützt. Das Spreetal wird zudem u. a. durch ausgewiesene Naturdenkmale, FFH-Flächen und Landschaftsschutzgebiete charakterisiert.

Somit werden für die Stadt Bautzen im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine ruhigen Gebiete festgelegt, da im wirksamen FNP bereits Ausweisungen zum Schutz unbebauter, naturbelassener Gebiete getroffen wurden.

⁹ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Zweite Aktualisierung. Stand: 09.03.2017. S. 7

¹⁰ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Zweite Aktualisierung. Stand: 09.03.2017. S. 8

6 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Eine detaillierte Kosteneinschätzung zu den einzelnen Maßnahmen oder eine Abschätzung des finanziellen Gesamtumfanges aller Maßnahmen des Lärmaktionsplanes ist nicht möglich. Dies ist einerseits damit begründbar, dass die Umsetzung der Maßnahmen nur teilweise der Stadt Bautzen obliegt. Ferner sind die Kosten der Maßnahmen erst mit konkreter werdendem Planungsstand verlässlich abschätzbar. Zur Orientierung wurde der Kostenrahmen der jeweiligen Maßnahmen des LAP verbal im Maßnahmenkatalog eingeschätzt (hoch/mittel/gering). Eine zusammenfassende Übersicht gibt die nachfolgende Tabelle 12.

Tabelle 12: Verbale Einschätzung des Kostenrahmens der Maßnahmen des LAP 2018

Nr.	Maßnahme des Lärmaktionsplanes 2018	Kosten
Maßnahmenkomplex I: Bauliche Maßnahmen (Verkehrsinfrastruktur)		
I.1	Dresdener Straße (S 111)	mittel bis hoch
I.2	Clara-Zetkin-Straße (S 111)	gering bis mittel
I.3	Äußere Lauenstraße / Neusalzaer Straße (zw. Schilleranlagen und Zeppelinstraße)	hoch
I.4	Wilthener Straße	hoch
I.5	Nutzung der Südumgehung S 106 für die Entlastung von Bautzen	gering bis mittel (Stadt Bautzen)
I.6	Lauengraben / Kornmarkt	gering bis mittel
		mittel bis hoch
I.7	Steinstraße	mittel bis hoch
I.8	Verlängerung der Baschützer Straße	hoch
I.9	Löbauer Straße zwischen Wallanlagen und Schafbergstraße	hoch
I.10	Austausch von Pflasterbelägen gegen Asphalt	mittel bis hoch
I.11	Zustandskontrolle und Schadenbeseitigung BAB 4	mittel
Maßnahmenkomplex II: Verkehrstechnische Maßnahmen		
II.1	Optimierung der Signalsteuerung im Kernbereich von Bautzen	abhängig von Maßnahme
II.2	Optimierung des Verkehrsablaufs entlang des Straßenzuges B 96 / B 156 (Westtangente / Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße)	mittel



Nr.	Maßnahme des Lärmaktionsplanes 2018	Kosten
Maßnahmenkomplex III: Verkehrsrechtliche Maßnahmen		
III.1	An der Friedensbrücke / Friedensbrücke / Clara-Zetkin-Straße (Tempo 30)	gering bis mittel
III.2	Tempo 30 Äußere Lauenstraße	gering bis mittel
III.3	Tzschirnerstraße (Erweiterung Tempo 30)	gering bis mittel
III.4	Tempo 30 Wallstraße	gering bis mittel
III.5	Tempo 30 Am Ziegelwall	gering bis mittel
III.6	Tempo 30 Muskauer Straße	gering bis mittel
III.7	Tempo 30 Neusalzaer Straße (B 96) in Oberkaina	gering bis mittel
III.8	Anordnung neuer Tempo-30-Zonen	mittel
III.9	Durchfahrverbot Schwerverkehr für die Innenstadt von Bautzen	mittel
Maßnahmenkomplex IV: Verkehrsplanerische Maßnahmen		
IV.1	ÖPNV-Konzept/Überarbeitung des Busliniennetzes der Stadt Bautzen	gering
IV.2	Fortschreibung Parkraumkonzept	mittel bis hoch
IV.3	Erstellung Fußverkehrsstrategie	mittel
IV.4	Untersuchung der Verkehrsberuhigung	abhängig von Maßnahmen
IV.5	Systematische Erhebung der Verkehrsbelegungen auf relevanten Netzabschnitten	gering
IV.6	Schaffung von Grundlagen für die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung	mittel bis hoch
IV.7	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes	mittel bis hoch
Maßnahmenkomplex V: Fördermaßnahmen		
V.1	Lärmschutz BAB 4	mittel bis hoch
V.2	Förderung von städtebaulichen Entwicklungen im Bereich Lauengraben / An der Friedensbrücke	mittel bis hoch
V.3	Überprüfung Lärmsanierung Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße	gering bis mittel
V.4	Überprüfung planfestgestellte Lärmschutzmaßnahmen und Möglichkeit Lärmsanierung B 156	gering bis mittel
V.5	Überprüfung Lärmsanierung Löbauer Straße (B 6)	gering bis mittel
V.6	Überprüfung Lärmsanierung Neusalzaer Straße (B 96)	gering bis mittel
V.7	Untersuchung Lärminderung	abhängig von Maßnahme
V.8	Landesweite Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs	gering

Die Stadt Bautzen wird die Möglichkeit zur Förderung der Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen kontinuierlich prüfen. Hier sind insbesondere die Synergieeffekte zu anderen Fachkonzepten zu berücksichtigen. Ergänzende oder konkretisierende Maßnahmen aus Fachkonzepten bilden im Einklang mit dem Lärmaktionsplan eine gute Grundlage zur Akquise von Fördermitteln.

Bei der Planung von Tiefbaumaßnahmen ist stets zu prüfen, ob investive Maßnahmen des LAP in die konkrete Maßnahme integriert werden können.

7 Evaluierung des Lärmaktionsplanes 2018

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren, überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Während der Laufzeit des Lärmaktionsplanes erfolgt in regelmäßigen Abständen eine Information des Bauausschusses der Stadt Bautzen über den Stand der Umsetzung. Die Stadt Bautzen wirkt gegenüber den Maßnahmenträgern auf die Umsetzung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen hin. Die Erfahrungen bei der Planaufstellung und Maßnahmenumsetzung fließen in die Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes ein.

Quellenverzeichnis

- (1) Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS (10. Mai 2006), zuletzt abgerufen am 14.05.2018 unter: <http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/3512.htm>,
Direktlink: http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/Strasse_VBUS_Endfassung.pdf
- (2) Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Zweite Aktualisierung. Stand: 09.03.2017, zuletzt abgerufen am 14.05.2018 unter: <http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/3512.htm>
Direktlink: http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/laerm_licht_mobilfunk/LAI-Hinweise-Laermaktionsplanung_Endversion2017.pdf
- (3) Freistaat Sachsen. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Hrsg.): Hinweise für die Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie. Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden. Rink, A.; Herhold, J.; 2. überarbeitete Auflage. 31.03.2013, zuletzt abgerufen am 14.05.2018 unter: <http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/3512.htm>
Direktlink: http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/laerm_licht_mobilfunk/Handlungsleitfaden_LAP_LfULG_2013.pdf
- (4) Umweltbundesamt (Hrsg.): Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr. 07/2009. zuletzt abgerufen am 14.05.2018 unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/massnahmenblaetter-zur-laermminderung-im>
Direktlink: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/480/publikationen/3802-0.pdf>
- (5) Umweltbundesamt (Hrsg.): Auslöseschwellen für Aktionspläne. zuletzt abgerufen am 14.05.2018 unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>
- (6) Freistaat Sachsen. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Hrsg.): <http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/25996.htm>
- (7) Freistaat Sachsen. Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie: Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung 2018 am 29. November 2017. zuletzt abgerufen am 14.05.2018 unter: <http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/7488.htm>
- (8) Rink, A.: Schritt für Schritt zum Lärmaktionsplan. Beitrag im Rahmen der Veranstaltung „Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung 2018 am 29. November 2017“. zuletzt abgerufen am 14.05.2018 unter: http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/laerm_licht_mobilfunk/Rink_Etappen_Laermaktionsplan.pdf
- (9) Schierk, F.: Lärmschutz durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Beitrag im Rahmen der Veranstaltung „Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung 2018 am 29. November 2017“. zuletzt abgerufen am 14.05.2018 unter: http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/laerm_licht_mobilfunk/Schierk_Verkehrsrechtliche_Handlungsspielraeume.pdf
- (10) Ortscheid, J.; Wende, H.: Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden? Umweltbundesamt (Hrsg.). Berlin 2004.
- (11) Bonacker, M.; Heinrichs, E.; Schwedler, H.-U.: Silent City. Handbuch. Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung. Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt (Hrsg.). Berlin 2008.



ANLAGEN

zum Lärmaktionsplan 2018 der Stadt Bautzen



Anlage 1 Stand der Umsetzung des Lärmaktionsplanes 2015

A: Maßnahmen des LAP 2009

Maßnahme 1: Verlängerung der Baschützer Straße

Beschreibung der Maßnahme:	Die Verlängerung der Baschützer Straße entlastet den Knotenpunkt S 111 / B 156 teilweise und sichert damit seine Leistungsfähigkeit und einen flüssigen Verkehrsablauf. Dadurch sollen Stauerscheinungen im Umfeld des Knotenpunktes vermieden werden, was zu einer Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen führt.
Stand der Umsetzung, Hinweise:	Die Realisierung der Verlängerung der Baschützer Straße ist bisher nicht erfolgt und steht mittelfristig nicht in Aussicht. Im Vorfeld müssen die Voraussetzungen hierfür geschaffen werden.
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018.

Maßnahme 2: Optimierung des Verkehrsablaufs am Straßenzug Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße und Lärmsanierung

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Teil 1: Überprüfung der Lärmsanierung</p> <p>Mit der Freigabe der Westtangente verändert sich das Belastungsbild des o. g. Straßenzuges. Die bereits vorliegenden Verkehrszählungsergebnisse sollen mit Zählungen nach Freigabe der Westtangente und nach Fertigstellung des sich in Vorbereitung befindlichen Verkehrsbauvorhabens „Brücke DB AG / B 156-Stieberstraße“ verglichen werden und auf deren Grundlage eine Entscheidung über die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes entschieden werden. Repräsentative Ergebnisse werden frühestens 2018 gewonnen werden können.</p> <p>Teil 2: Herstellung des regelgerechten Lichtraumprofils an der Bahnbrücke Zeppelinstraße</p> <p>Der Ausbau der Zeppelinstraße einschließlich der Herstellung eines regelgerechten Lichtraumprofils leistet einen wichtigen Beitrag zur Optimierung des Verkehrsablaufes.</p> <p>Teil 3: Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Anpassung der Lichtsignalanlagen</p> <p>Auf Grund der Veränderungen der verkehrlichen Charakteristik und der mit der Verkehrsfreigabe der Westtangente zugeschalteten Lichtsignalanlagen ist für die Verstetigung des Verkehrsflusses die Anpassung und ggf. Modernisierung der Signalsteuerungen entlang des gesamten Straßenzuges erforderlich, einschließlich der Einrichtung von Koordinierungen, sofern dies möglich ist. Dies muss auf Grundlage aktueller Verkehrsmengen erfolgen und kann daher frühestens 2018 in Angriff genommen werden.</p>
----------------------------	---

Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Teil 1: Überprüfung der Lärmsanierung</p> <p>Eine Überprüfung bezüglich Lärmsanierung für den Straßenzug Zeppelinstraße/Stieberstraße/Paul-Neck-Straße auf Basis aktueller und vor allem reeller Verkehrszahlen kann erst nach Fertigstellung der Brücke DB AG/B 156 erfolgen. Sobald Brücke und Straße unter Verkehr genommen wurden und sich dieser stabilisiert bzw. normalisiert hat wird eine neue Verkehrszählung durchgeführt und anhand dieser über eine Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm entschieden (voraussichtlich 2019).</p> <p>Teil 2: Herstellung des regelgerechten Lichtraumprofils an der Bahnbrücke Zeppelinstraße</p> <p>Ist im Bau - Fertigstellung 2019.</p> <p>Teil 3: Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Anpassung der Lichtsignalanlagen</p> <p>Wie bereits im Maßnahmenteil des Lärmaktionsplanes 2015 aufgeführt, ist eine verkehrstechnische Koordinierungsuntersuchung der Lichtsignalanlagen auf der B 156 von der Zeppelinstraße über die Stieberstraße bis zur P.-Neck-Straße frühestens nach der Fertigstellung der Bahnbrücke Zeppelinstraße sinnvoll. Dementsprechend kann zum heutigen Zeitpunkt kein konkreter Termin für diese Untersuchung benannt werden. Zudem ist mittelfristig ein Ausbau der B156 Stieberstraße erforderlich.</p>
Künftige Berücksichtigung:	<p>Die Maßnahme zum Teil 1 und 3 wurde noch nicht bzw. zum Teil 2 teilweise realisiert. Die Maßnahmenteile 1 und 3 können erst vollständig nach Fertigstellung der Brücke DB AG/B 156 umgesetzt werden (Teil 2).</p> <p>Die Maßnahmenteile 1 und 3 werden in den LAP 2018 übernommen. Der Maßnahmenteil 3 wird erweitert durch die Komplettbetrachtung des Straßenzuges B 156 und B 96.</p>

Maßnahme 3: Durchfahrverbot Schwerverkehr für die Innenstadt von Bautzen

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Die Sperrung der Innenstadt für den Lkw-Verkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht >12 t birgt das Potential, einen Beitrag zur Lärminderung und gleichzeitig zur Luftreinhaltung zu leisten. Ein Durchfahrverbot für Lkw >12 t für die S 111 ist bereits umgesetzt. Eine Ausweitung auch auf die anderen Straßenabschnitte der Innenstadt ist zu prüfen.</p> <p>Als Grundlage für die Entscheidung über ein Durchfahrverbot des Schwerverkehrs für die Innenstadt ist zunächst anhand ausgewählter Straßenzüge das Potenzial zu quantifizieren und die signifikante Minderung der Lärmimmissionen zu belegen. Diese soll zeigen, welchen Anteil der Schwerverkehr an der Überschreitung der Lärmrichtwerte verursacht und welche Minderung durch einen Lkw-Ausschluss zu erwarten wäre. Voraussetzung ist die Umsetzung der Optimierung des Verkehrsablaufs am Straßenzug Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße und das Vorliegen aktueller Verkehrsdaten (nach Verkehrsfreigabe Westtangente und nach Sanierung Zeppelinstraße).</p> <p>Entsprechend der Ergebnisse der detaillierten Untersuchung soll über das Durchfahrverbot für den Schwerverkehr in Bautzens Innenstadt entschieden werden. Die Beschilderung für den Schwerverkehr ist entsprechend anzupassen.</p>
-------------------------------	---

Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Das Durchfahrtsverbot für Lkw im Verlauf der S 111 betrifft derzeit nur den Mautausweichverkehr > 12 t. D.h., auch Anliegerverkehr und jeglicher Güterkraftverkehr im Umkreis von 75 km vom ersten Beladeort > 12 t sind nicht betroffen.</p> <p>Für ein allgemeines Lkw-Verbot ist sowohl für die S 111 als auch für andere Strecken der erreichbare Effekt nachzuweisen und eine mögliche alternative Streckenführung nebst den Auswirkungen auf dieser zu untersuchen. Erst auf der Grundlage ist eine Abwägung im Rahmen des § 45 StVO möglich. Eine entsprechende Untersuchung sollte beauftragt werden.</p>
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018.

Maßnahme 4: Optimierung der Signalsteuerung im Kernbereich von Bautzen

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Mit der Freigabe und Verkehrswirksamkeit der Westtangente sind die Knotenpunkte im Innenstadtbereich an die veränderten Bedingungen anzupassen. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind unter Berücksichtigung, dass dadurch keine Begünstigung des Durchgangsverkehres mit entsprechender Verkehrszunahme erfolgt, zu minimieren. Es ist frühzeitig zu prüfen, wann Ersatzinvestitionen für die bestehenden LSA erforderlich werden.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsversuches wird zunächst die Signalisierung für den Straßenzug Clara-Zetkin-Straße / An der Friedensbrücke / Lauengraben / Kornmarkt überprüft und angepasst. Im Weiteren sind auch die übrigen Lichtsignalanlagen der Stadt einer solchen Überprüfung zu unterziehen.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Die Optimierung der Lichtsignalanlagen entlang der S 111 wurde unter den gegebenen Rahmenbedingungen realisiert (Kreuzungsbereich Lauengraben / Äußere Lauenstraße und Kornmarkt). Insbesondere die starke Relation der Verkehrsströme in Ost-West-Richtung erschwert die Realisierung der Maßnahme. Grundsätzlich ist die Optimierung von LSA eine kontinuierliche Daueraufgabe bei verkehrstechnischen Untersuchungen.</p>
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018 als grundsätzliche Daueraufgabe.

Maßnahme 5: Nutzung der Südumgehung S 106 für die Entlastung von Bautzen

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Die Südumgehung S 106 zwischen der S 119 bis zur S 114 bzw. B 96 (2. BA der Südumgehung) eröffnet neue Möglichkeiten der weiteren Entlastung von Bautzen. Die Maßnahme selbst wird nicht als Bestandteil des Lärmaktionsplanes dargestellt. Jedoch sind mit der Straßenbauverwaltung die Möglichkeiten auszuloten, durch eine geeignete Wegweisung die Entlastungseffekte, die wiederum auf die Westtangente wirken können (welche den sensiblen Bereich des Spreetales durchläuft) zu maximieren.</p>
-------------------------------	---

Stand der Umsetzung, Hinweise:	Zurzeit schreibt der Freistaat Sachsen den Landesverkehrswegeplan fort (LVWP 2030). Aussagen zu diesem Punkt können deshalb erst nach Verabschiedung durch den Landtag gemacht werden. Derzeit wird das Vorhaben nicht weiter beplant.
-----------------------------------	--

Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018.
-------------------------------	-----------------------------------

Maßnahme 6: Schaffung von Grundlagen für die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung

Beschreibung der Maßnahme:	Als Grundlage der Verkehrsentwicklungsplanung sind die Mobilitätskennziffern der Stadt Bautzen regelmäßig zu aktualisieren. Hierbei ist auf ein Erhebungsdesign zu achten, dass die Vergleichbarkeit der aktuellen Zahlen mit den vorangegangenen Ergebnissen aus den Jahren 2008 und 2009 sichert.
-------------------------------	---

Stand der Umsetzung, Hinweise:	Gegenwärtig wurden die Mobilitätskennziffern der Stadt Bautzen nicht aktualisiert. Um die Vergleichbarkeit zu wahren ist auf Kontinuität im Erhebungsdesign und bei den Erhebungsdurchläufen zu achten.
-----------------------------------	---

Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018 als kontinuierliche Aufgabe.
-------------------------------	---

Maßnahme 7: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes

Beschreibung der Maßnahme:	Die Anpassung des Verkehrsentwicklungsplanes und der Teilkonzepte an sich ändernde Randbedingungen ist eine kontinuierliche Aufgabe der Stadt Bautzen. Dabei sollte die Zielstellung der Maximierung des Anteils des Umweltverbundes berücksichtigt werden, die zu einer nachhaltigen Lärminderung beiträgt.
-------------------------------	--

Nach Fortschreibung der Teilkonzepte für die Innenstadt und für den Radverkehr wird empfohlen, im nächsten Schritt die vorliegenden Unterlagen des Fußgängerverkehrs, des Ruhenden Verkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs zu aktualisieren. Ein attraktives Gehwegnetz birgt das Potenzial kurze Pkw-Fahrten zu vermeiden. Durch die Steuerung des Ruhenden Verkehrs (einschließlich der Minimierung von Parksuchverkehren) kann eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel und folglich auch ein Beitrag zur Lärminderung erreicht werden.

Stand der Umsetzung, Hinweise:	Das Radverkehrskonzept sowie das Teilkonzept VEP Innenstadt wurden fortgeschrieben. Eine Überarbeitung des Buslinienkonzeptes ist in Bearbeitung. Die Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie und die Überarbeitung des Parkraumkonzeptes – einschließlich einer Strategie für Fahrradparken – als Grundlagen für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Gesamtstadt wird empfohlen.
-----------------------------------	--

Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018 als kontinuierliche Aufgabe.
-------------------------------	---

B: Zusätzliche Maßnahmen resultierend aus den Kartierungsergebnissen

Maßnahme 8: Dresdener Straße (S 111)

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Kurz- bis mittelfristig sollte ein Deckenwechsel erfolgen. Langfristig ist unter Berücksichtigung der Entwicklung der Verkehrsmengen zu prüfen, ob eine schmalere Fahrbahn in Frage kommt.</p> <p>Der Umbau des Knotenpunktes Dresdener Straße / Schliebenstraße zu einem Kreisverkehr gemäß VEP Innenstadt wird in 2015 getestet. Bei Beibehaltung des Kreisverkehrs ergibt sich die Möglichkeit, durch den Wegfall eines Fahrstreifens, den Abstand zwischen Wohnbebauung und Fahrachse zu vergrößern.</p> <p>Die Integration von Schutzstreifen für den Radverkehr in die Fahrbahn, ist unabhängig von der Realisierung des Kreisverkehrs zu prüfen.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Die Realisierung der Maßnahme ist nahezu gänzlich abgeschlossen. Nur die Umsetzung im Bereich Stiebitz ist noch offen. Der grundlegende Ausbau könnte evtl. 2020 umgesetzt werden.</p>
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018 für den Bereich Stiebitz.

Maßnahme 9: Clara-Zetkin-Straße (S 111)

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Der VEP Innenstadt sowie das Radverkehrskonzept 2014 enthalten Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes, die auch die Lärminderung unterstützen.</p> <p>In Abhängigkeit der Machbarkeit des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Schliebenstraße soll nach einer Realisierung gesucht werden. Es ist zu prüfen ob Schutzstreifen und Mittelinseln in die Fahrbahn integriert werden können. Grundlegendes Entscheidungskriterium ist dabei die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Die Maßnahme wird im Jahr 2018 fertiggestellt.</p>
Künftige Berücksichtigung:	Die Maßnahme ist abgeschlossen.

Maßnahme 10: Äußere Lauenstraße

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Der VEP Innenstadt sowie das Radverkehrskonzept 2014 enthalten Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes, die auch die Lärminderung unterstützt. Das Einordnen von Radverkehrsanlagen in die Fahrbahn und die Verringerung der Fahrbahnbreiten des Kfz-Verkehrs vergrößern den Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort und haben das Potenzial, die Lärmbelastung an der angrenzenden Bebauung zu verringern.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob aufgrund der starken Betroffenheit der Wohnbebauung entlang des Abschnittes, ausreichend Gründe für die Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit auf 30 km/h gegeben sind. Aufgrund der engen Bebauung sind die Eignung von lärm mindernden Maßnahmen und ihre tatsächliche Wirkung im Vorfeld prognostisch zu untersuchen.</p>
----------------------------	--

Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Die Maßnahme wurde noch nicht begonnen.</p> <p>Das Einordnen von Radverkehrsanlagen in die Fahrbahn ist nur im Rahmen einer durchgehenden Planung Neusalzaer Straße - Äußere Lauenstraße sinnvoll. Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h macht im Zusammenhang weiterer gestalterischer Maßnahmen Sinn. Die Lärmbelastungen im Bereich Äußere Lauenstraße bedingen eine Prüfung der Möglichkeit auf Anordnung von Tempo 30. Hierfür ist eine Schallimmissionsprognose erforderlich, um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können. Die schalltechnische Untersuchung sollte möglichst zeitnah und noch vor baulichen Maßnahmen erfolgen.</p> <p>Eine Konzeptentwicklung/Planung könnte im Jahr 2020 erfolgen.</p>
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme mit Maßnahme 11 in LAP 2018.

Maßnahme 11: Neusalzaer Straße zwischen Schilleranlagen und Zeppelinstraße

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Im Zuge einer Sanierung der Straße soll eine Querschnittsgestaltung vorgesehen werden, die den Verkehrsfluss nicht einschränkt, allerdings nicht zu hohen Geschwindigkeiten einlädt. Die Verringerung der Fahrspurbreiten und die Verlegung der Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau sind in diesem Zusammenhang zu prüfen.</p> <p>Das Radverkehrskonzept 2014 enthält Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes, die auch die Lärminderung unterstützt. Mit Beachtung der Rückstaulängen sollten die Querungsbedingungen am gesamten Straßenzug für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Zusätzlich kann mit einer Umgestaltung der Zufahrt zur Agentur für Arbeit als klassische Grundstückseinfahrt die Geschwindigkeit reduziert und der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort vergrößert werden.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Die Maßnahme wurde noch nicht begonnen.</p> <p>Eine Konzeptentwicklung/Planung könnte im Jahr 2020 als Komplexplanung gemeinsam mit Maßnahme 10 erfolgen.</p>
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme mit Maßnahme 10 in LAP 2018.

Maßnahme 12: Neusalzaer Straße in Oberkaina (B 96)

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Das Radverkehrskonzept 2014 enthält Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes innerhalb des Ortes, die auch die Lärminderung unterstützt.</p> <p>Im Zuge einer Sanierung der Straße soll eine Querschnittsgestaltung vorgesehen werden, die den Verkehrsfluss nicht einschränkt, allerdings nicht zu hohen Geschwindigkeiten einlädt.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Dieser Straßenabschnitt wurde 1996 für 1,4 Mio. DM grundhaft ausgebaut. Neben der Fahrbahn ist, mit Bordsteinen abgegrenzt, sowohl links als auch rechts ein getrennter Rad- und Gehweg angebaut. Dies ist sicherheitstechnisch das höchste Niveau. Es gibt aus Sicht des Straßenbaulastträgers keinen Grund den Querschnitt kostenaufwendig zu ändern.</p>

Künftige Berücksichtigung:	Die Maßnahme wird , entsprechend der Stellungnahme des LASuV, gestrichen und nicht in den LAP 2018 übernommen.
----------------------------	--

Maßnahme 13: Wilthener Straße

Beschreibung der Maßnahme:	Im Zuge einer Sanierung der Straße soll eine Querschnittsgestaltung vorgesehen werden, die den Verkehrsfluss nicht einschränkt, allerdings nicht zu hohen Geschwindigkeiten einlädt. Die Verringerung der Fahrspurbreiten sowie Vergrößerung des Abstandes zur Wohnbebauung und die Verlegung der Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau sind in diesem Zusammenhang zu prüfen.
Stand der Umsetzung, Hinweise:	Langfristiger Realisierungszeitraum. Planungen für die Maßnahme wurden noch nicht begonnen.
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018.

Maßnahme 14: Lauengraben / Kornmarkt

Beschreibung der Maßnahme:	Der VEP Innenstadt enthält Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes, die auch die Lärminderung unterstützen. Der gesamte Straßenzug soll gestalterisch aufgewertet werden und die Attraktivität für den nichtmotorisierten Verkehr erhöhen. Mit der Einführung von Tempo-30 kann geschwindigkeitsbedingter Lärm verringert werden. Die Wirkung der Maßnahmen sind in einem Verkehrsversuch zu testen und bei erfolgreichem Verlauf entsprechend umzusetzen.
Stand der Umsetzung, Hinweise:	Die streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 wurde umgesetzt. Planungen für Maßnahmen zur Veränderung des Querschnittes und zur gestalterischen Aufwertung wurden noch nicht beauftragt.
Künftige Berücksichtigung:	Die Maßnahme ist teilweise umgesetzt. Übernahme in den LAP 2018.

Maßnahme 15: Steinstraße

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Das Radverkehrskonzept schlägt das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor, das die Lärminderung unterstützt.</p> <p>Gemäß VEP Innenstadt soll in einem Verkehrsversuch die Geschwindigkeitsreduktion zwischen Vogelkreuzung und Holzmarkt auf 30 km/h, mit angepasster Signalisierung, getestet werden. Entsprechend den Ergebnissen des Versuches, ist der Zustand dauerhaft umzusetzen.</p> <p>Für eine zusätzliche Beruhigung des Verkehrs, sowie die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist die Einrichtung von Mittelinseln zu prüfen.</p> <p>Bei einem grundhaften Ausbau der Straße sollte im Interesse der Lärminderung berücksichtigt werden, dass die Achse des Kfz-Verkehrs möglichst weiter in die Mitte der Fahrbahn gelangt und damit der Abstand zu den Wohngebäuden vergrößert wird.</p>
----------------------------	--

Stand der Umsetzung, Hinweise:	Die streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 wurde umgesetzt. Der Radverkehr soll in südlicher Lage auf der Fahrbahn (Schutzstreifen) geführt werden. In nördlicher Lage haben die Radfahrer die Wahl zwischen Fahren im Michverkehr auf der Fahrbahn und der Nutzung des alternativen Radweges. Bei einem grundhaften Ausbau der Straße sind die Ziele der Lärminderung weiter zu verfolgen.
Künftige Berücksichtigung:	Die Maßnahme ist teilweise umgesetzt. Übernahme in den LAP 2018.

Maßnahme 16: Löbauer Straße zwischen Wallanlagen und Schafbergstraße

Beschreibung der Maßnahme:	Durch die Umsetzung der Maßnahme 1 (Verlängerung der Baschützer Straße) wird die Löbauer Straße abschnittsweise vom Verkehr entlastet. Bei einem grundhaften Ausbau der Straße sollten im Interesse der Lärminderung die Fahrspurbreiten verringert und damit der Abstand zu den Wohngebäuden vergrößert werden.
Stand der Umsetzung, Hinweise:	Mittel- bis langfristiger Realisierungszeitraum in Abhängigkeit von Maßnahme 1
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018.

Maßnahme 17: Muskauer Straße

Beschreibung der Maßnahme:	Im Interesse der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sollten die Verkehrsanlagen sowie die Querungsbedingungen verbessert werden. Bei einem grundhaften Ausbau der Straße sollte der Straßenraum so gestaltet werden, dass er einen stetigen Verkehrsfluss (mit angepasster Signalisierung) gewährleistet, jedoch nicht zu hohen Geschwindigkeiten einlädt.
Stand der Umsetzung, Hinweise:	Die Maßnahme zur Umgestaltung der Muskauer Straße wird gestrichen, da der Fahrbahnquerschnitt keine Anlage von Schutzstreifen zulässt. Stattdessen soll die Anordnung von Tempo 30 geprüft werden.
Künftige Berücksichtigung:	Inhaltliche Änderung der Maßnahme (Prüfung Tempo 30) und Übernahme in den LAP 2018.

Maßnahme 18: Wallstraße

Beschreibung der Maßnahme:	Das Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h kann geschwindigkeitsbedingten Lärm reduzieren. Es ist zu prüfen ob die erforderlichen Voraussetzungen hierfür gegeben sind.
Stand der Umsetzung, Hinweise:	Die Maßnahme wurde noch nicht umgesetzt. Sie sollte im LAP 2018 beibehalten werden, da die Lärmwerte ein Handlungserfordernis bedingen. Es ist eine Schallimmissionsprognose erforderlich, um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können. Nach Erstellung bildet sie die Grundlage für eine Sachentscheidung.
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018.

C: Weitere Maßnahmen

Maßnahme 19: Einsatz lärmarmer Fahrbahnbeläge

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Zielstellung bei künftigen Straßenneu- und -ausbauten ist es, durch den Einsatz von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen sowie lärmarmen Gullydeckeln eine bestmögliche Lärminderung zu erreichen.</p> <p>In Form einer Versuchsstrecke kann der Einsatz von lärmoptimierten Asphalt, unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Steigung, getestet werden.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Um einen Bestandteil des Verkehrslärms, nämlich die Reifenrollgeräusche, zu reduzieren gibt es die Möglichkeit des Einsatzes von offenporigen Asphaltbelägen (OPA) oder Asphaltbelägen mit lärmoptimierter Oberflächenstruktur (LOA). Innerhalb einer OD mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sind die Reifenrollgeräusche nicht dominant. Erfahrungsgemäß beschweren sich die Anwohner hier nur über Unebenheiten (Springen der Hänger) oder Brems- und Beschleunigungsgeräusche. Deshalb ist der Einsatz von LOA, welcher noch keine Regelbauweise ist, eher kritisch. Eine Versuchsstrecke wird vom LASuV im Kreisgebiet gebaut werden. Weitere Versuchsstrecken sind nicht relevant. Den Einsatz von OPA innerhalb einer OD wird seitens des LASuV wegen massiver Entwässerungsprobleme und hoher Herstellungskosten gepaart mit wesentlich verringerter Liegezeit abgelehnt. OPA ist aufgrund seiner bautechnischen Eigenschaften für den Stadtstraßenbereich auf Grund aktueller Erkenntnisse nicht geeignet.</p>
Künftige Berücksichtigung:	<p>Streichung der Maßnahme. Sofern sich neue Erkenntnisse zum Einsatz von OPA/LOA ergeben, sollte die Aufnahme der Maßnahme in die künftige Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erneut geprüft werden.</p>

Maßnahme 20: Untersuchung der Verkehrsberuhigung und Lärminderung

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Eine stetige Überprüfung der Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung und Lärminderung, auch an kritischen Bereichen ohne Anspruch auf weiteren Schallschutz, bspw. an gepflasterten Straßenabschnitten, ist eine kontinuierliche Aufgabe des Straßenbaulastträgers.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Kontinuierliche Daueraufgabe</p>
Künftige Berücksichtigung:	<p>Übernahme in den LAP 2018 als Maßnahmen „Untersuchung der Verkehrsberuhigung“ und „Untersuchung der Lärminderung“.</p>

D: Schwerpunkte ausgehend von den Bürgerhinweisen

Westtangente

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Mit der nächsten Verkehrszählung und der Überprüfung des Anspruchs auf passiven Lärmschutz durch das LASuV sollen die Lärmbelastung überprüft und notwendige Maßnahmen ermittelt werden.</p> <p>Die Verstetigung des Verkehrsflusses durch entsprechende Ampelschaltung ist Zielstellung. Je nach Geschwindigkeit und Schwerverkehr kann eine Abnahme der Lärmbelastung um 1 bis 2 dB (A) erreicht werden. Eine Umsetzung ist erst mit Fertigstellung der Bahnunterführung Zeppelinstraße sinnvoll.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	<p>Die Überprüfung der Lärmbelastung anhand aktueller Verkehrszählung lag uns 11/2017 vor (Schalltechnisches Gutachten gemäß 16. BImSchV von EIBS). Im Ergebnis gab es eine Überschreitung der Grenzwerte an einem Gebäude der Zeppelinstraße. Hier sind zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen - Verantwortlich für die Umsetzung ist die DEGES.</p> <p>Bezüglich der Verstetigung des Verkehrsflusses durch optimierte Ampelschaltung sei auf den Maßnahmenkomplex A: M2, Teil 3, verwiesen (Komplettbetrachtung des Straßenzuges der B 156 und B 96)</p>
Künftige Berücksichtigung:	<p>Der Maßnahmenteil zur Überprüfung der Lärmbelastung ist abgeschlossen. Der Maßnahmenteil zur Verstetigung des Verkehrsflusses wird in die Maßnahme 2 des Maßnahmenkomplexes A (LAP 2015) übernommen.</p>

Bundesautobahn 4

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Die A 4 sollte regelmäßig auf Schäden an der Fahrbahn und an den Brückenfugen geprüft werden. Festgestellte Schäden sind unter Berücksichtigung des Aspektes der Lärminderung (gemäß Stand der Technik) zu beseitigen.</p> <p>Bei Mittelbereitstellung zur Reduzierung von Lärmimmissionen ist zu prüfen, ob an der A 4 zusätzliche Maßnahmen umgesetzt werden können.</p>
Stand der Umsetzung, Hinweise:	Kontinuierliche Daueraufgabe
Künftige Berücksichtigung:	Übernahme in den LAP 2018.

Lessingstraße

Beschreibung der Maßnahme:	<p>Fahrbahnschäden sollen beseitigt werden. Unter Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils sind der Einsatz von lärmminderndem Fahrbahnbelag und der Einbau lärmarmer Gullydeckel zu prüfen.</p>
----------------------------	--

Stand der Umsetzung, Hinweise:	2017 erfolgte Deckenwechsel zwischen Wallstraße und Taucherstraße. Bei der Maßnahme handelt es sich um ein spezifisches Einzelproblem, dessen Behebung außerhalb des LAP behandelt werden sollte. Gleichwohl ist die Untersuchung auf Fahrbahnschäden eine Daueraufgabe im Rahmen der Straßenbegehungen. Bei Schäden erfolgt eine möglichst zeitnahe Schadensbeseitigung.
Künftige Berücksichtigung:	Streichung der Maßnahme.

Neustädter Straße

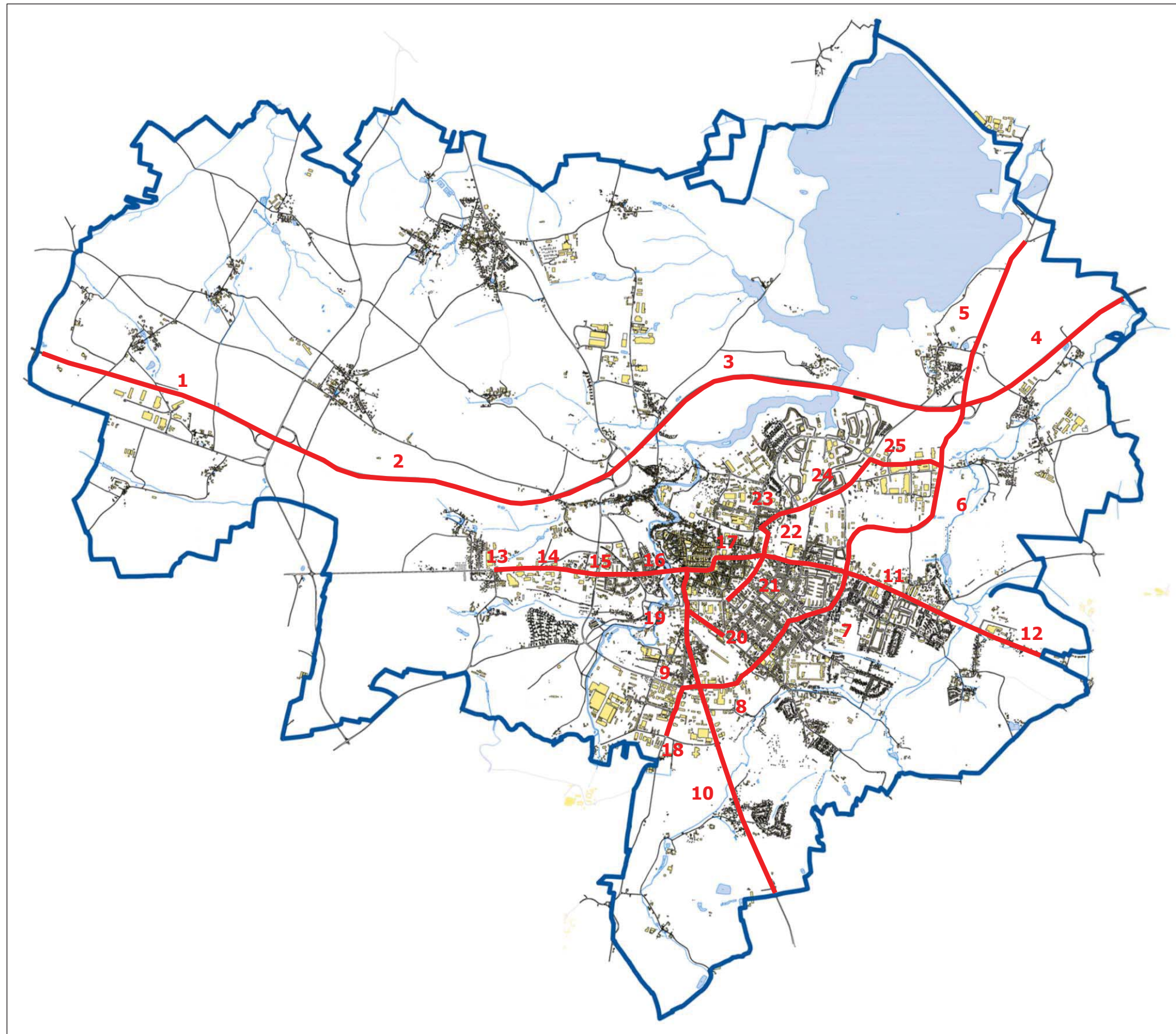
Beschreibung der Maßnahme:	Im Zuge einer Sanierung der Straße sollte ein lärmarmen Fahrbahnbelag verbaut werden. Der Straßenquerschnitt ist dabei so zu wählen, dass die Verkehrsteilnehmer nicht zu hohen Geschwindigkeiten eingeladen werden. Der Einbau von Querungshilfen oder Fahrbahnverengungen ist in dem Zusammenhang zu prüfen.
Stand der Umsetzung, Hinweise:	Kein Einsatz von lärmarmem Fahrbahnbelag. Der Querschnitt wird als wichtige Zufahrtsstraße mindestens die Begegnung Lkw-Pkw abbilden müssen. Die Querschnittsgestaltung ist als spezifische Planung außerhalb des LAP zu behandeln.
Künftige Berücksichtigung:	Streichung der Maßnahme.

Anlage 2 Kartierungsumfang der Lärmkartierung 2017

Lärmkartierte Straßenabschnitte 2017

Lfd. Nummer	Klassifizierung	Straße	Abschnitt			Verkehrsbelastung		
			von	bis	Länge (Gemeindegebiet)	DTV-Wert [Mio. Kfz/Jahr]	DTV-Wert [Kfz/24 h]	SV-Anteil (> 3,5 t) [Kfz/24 h]
1	Bundesfernstraßen	A 4	AS Uhyst a. T.	AS Salzenforst	2,690 km	14,102	38.635	8.673
2			AS Salzenforst	AS Bautzen-West	3,955 km	13,580	37.206	8.380
3			AS Bautzen-West	AS Bautzen-Ost	3,918 km	13,397	36.705	7.297
4			AS Bautzen-Ost	AS Weißenberg	2,094 km	9,522	26.087	5.556
5		B 156	S 109	A 4	1,887 km	3,369	9.229	633
6			A 4	B 6	2,581 km	4,155	11.384	1.160
7			B 6	Dr.-P.-Jordan-Straße	1,424 km	4,886	13.385	669
8			Dr.-P.-Jordan-Straße	B 96	0,708 km	4,400	12.056	482
9		B 96	B 156	S 114	0,184 km	4,561	12.496	745
10			B 156	S 110	2,345 km	4,361	11.948	595
11		B 6	B 156	S 111	1,077 km	4,750	13.015	1.416
12			S 111	K 7238	1,451 km	3,350	9.178	1.244
13	Staatsstraße	S 111	S 119	B 96a	0,487 km	4,054	11.108	682
14			Kreisverkehr S 111 / B 96a			0,081 km	2,027	5.554
15			B 96a	Schliebenstraße	1,011 km	4,054	11.108	682
16			Schliebenstraße	Äußere Lauenstraße	0,533 km	7,261	19.892	1.302
17			Äußere Lauenstraße	B 156	1,797 km	4,545	12.453	432
18		S 114	B 96	Edisonstraße	0,565 km	3,442	9.429	377
19	Gemeindestraße	Äußere Lauenstraße/ Neusalzaer Straße	Lauengraben	B 156	1,245 km	4,177	11.443	329
20		Tzschirnerstraße	Neusalzaer Straße	Rathenauplatz	0,491 km	2,670	7.314	412
21		Wallstraße	Löbauer Straße	August-Bebel-Straße	0,627 km	3,220	8.821	230
22		Am Ziegelwall	Muskauer Straße	Löbauer Straße	0,308 km	3,673	10.062	306
23		Muskauer Straße	Am Ziegelwall	Gesundbrunnenring	0,436 km	5,129	14.052	453
24			Gesundbrunnenring	Gesundbrunnenring	0,958 km	3,626	9.933	346
25		Kreckwitzer Straße	B 156	Muskauer Straße	0,767 km	2,947	8.075	343

Gesamtlänge der kartierungspflichtigen Abschnitte: **33,62 km**



Untersuchungsbereiche Lärmkartierung 2017

Anlage 3 Kartierungsumfang der Lärmkartierung 2007, 2012 und der Nachberechnung 2013 mit Werten der Kurzfristprognose 2015

Lärmkartierte Straßenabschnitte 2007

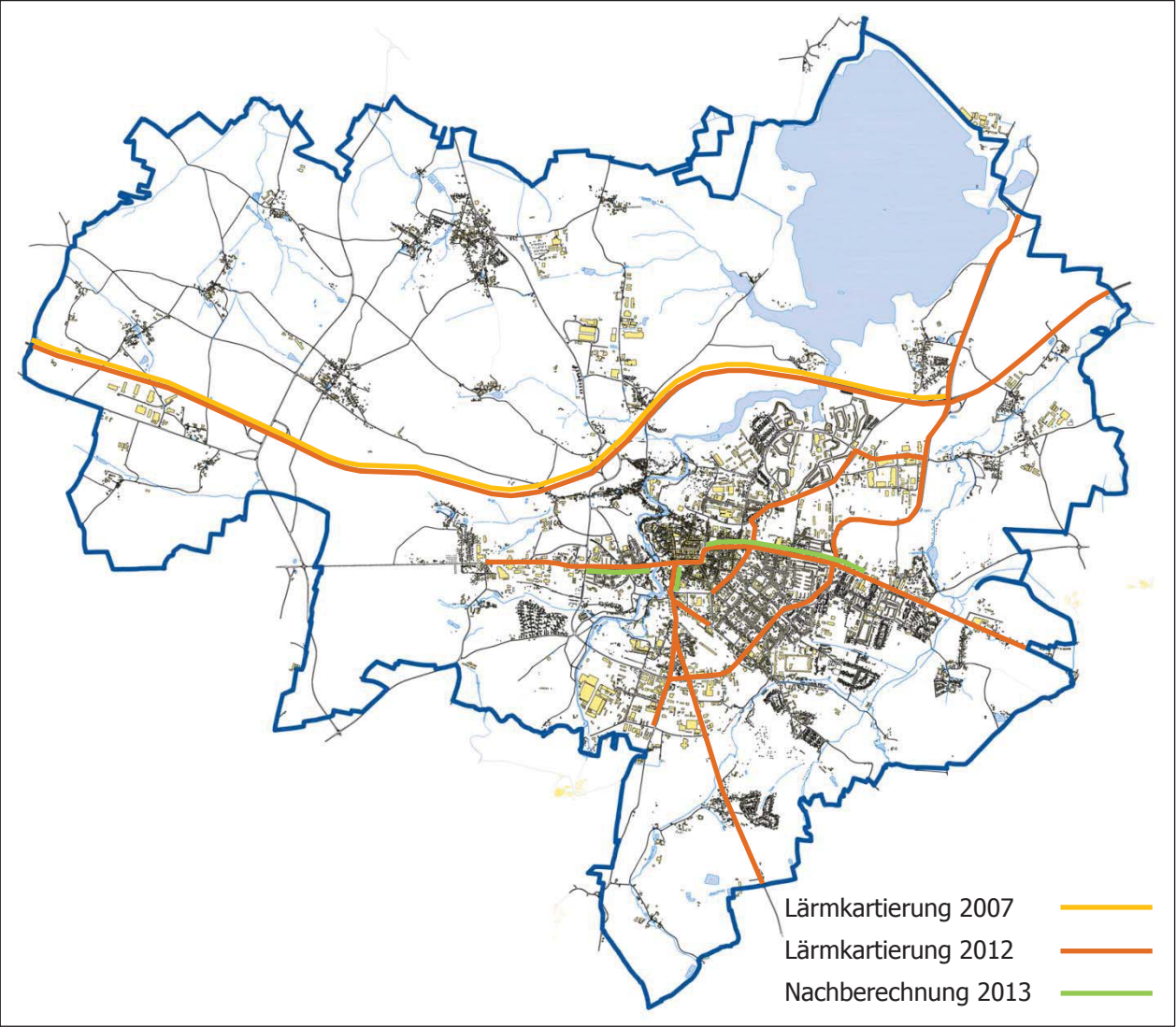
Straße	von	nach	Verkehrsbelastung [Mio. Kfz/Jahr]
A4	AS Uhyst a. T.	AS Bautzen Ost	9,802 bis 8,285

Lärmkartierte Straßenabschnitte 2012

Straße	von	nach	Verkehrsbelastung [Mio. Kfz/Jahr]
A4	AS Uhyst a. T.	AS Weißenberg	12,490 bis 6,903
Am Ziegelwall	S 111	Muskauer Straße	3,672
B 156	S 109	B 96	3,672 bis 4,886
B 6	S 119	Kubschütz	3,000 bis 7,261
S 111	B 156	B 96	4,337
B 96	B 6	S 116	4,033 bis 5,298
K 7239	Taucherstraße	B 96	3,408
Kreckwitzer Straße	B 156	Muskauer Straße	3,000
Muskauer Straße	Kreckwitzer Straße	Am Ziegelwall	3,626 bis 5,129
S 114	Edisonstraße	K 7239	3,442
Wallstraße	S 111	August-Bebel-Straße	3,220
Zeppelinstraße	S 114	B 156	4,440

Nachberechnung 2013 mit Werten der Kurzfristprognose 2015

Straße	von	nach	DTV [Kfz/24h]
Dresdener Straße / Clara-Zetkin-Straße	Daimlerstraße	Feldschlösschen	7.700 bis 12.900
Steinstraße	Wendischer Graben	Wallstraße	2.400 bis 9.200
Löbauer Straße	Wallstraße	Beethovenstraße	8.200 bis 9.600
Äußere Lauenstraße	Lauengraben	Tzschirnerstraße	9.700



Untersuchungsbereiche Lärmkartierung 2007, 2012 und Nachberechnung 2013

Anlage 4 Ergebnisse der Lärmkartierungen 2007, 2012, der Ergänzungsberechnung 2013 und der Lärmkartierung 2017

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen, an denen in 4 m Höhe der ermittelte Pegelwert in den folgenden Bereichen liegt (aufsummierte Werte für gesamte Gemeinde):

	Länge kartierter Straßen [km]	>45-50 dB	>50-55 dB	>55-60 dB	>60-65 dB	>65-70 dB	>70-75 dB	>75 dB
L _{DEN} (Lärmkartierung 2007)	18,15	Keine Angabe	Keine Angabe	978	207	1	2	0
L _{DEN} (Lärmkartierung 2012)	32,1	Keine Angabe	Keine Angabe	2.266	1.144	1.015	266	0
L _{DEN} (Nachberechnung 2015)	32,1	Keine Angabe	Keine Angabe	2.190	1.222	1.010	107	0
L _{DEN} (Lärmkartierung 2017)	33,62	Keine Angabe	Keine Angabe	2.291	1.136	969	482	4
L _{Night} (Lärmkartierung 2007)	18,15	1.556	636	37	0	0	0	0
L _{Night} (Lärmkartierung 2012)	32,1	3.103	1.401	1.071	503	14	0	0
L _{Night} (Nachberechnung 2015)	32,1	3.039	1.476	1.049	341	3	0	0
L _{Night} (Lärmkartierung 2017)	33,62	2.984	1.570	1.030	611	26	0	0

Gesamtfläche belasteter Gebiete, geschätzte Zahl der Wohnungen sowie geschätzte Gesamtzahl der dort belasteten Menschen und Anzahl der Schulen und Krankenhäuser oberhalb nachfolgend aufgeführter Pegelwerte L_{DEN}:

		Länge kartierter Straßen [km]	>55 dB	>65 dB	>75 dB
Fläche [km ²]	Lärmkartierung 2007	18,15	9,8	2,2	0,4
	Lärmkartierung 2012	32,1	15,1	3,7	0,8
	Nachberechnung 2015	32,1	15,0	3,6	0,8
	Lärmkartierung 2017	33,62	15,5541	4,1636	0,8552
Anzahl Wohnungen	Lärmkartierung 2007	18,15	803	4	0
	Lärmkartierung 2012	32,1	2.234	610	0
	Nachberechnung 2015	32,1	2.157	532	0
	Lärmkartierung 2017	33,62	2.094	619	2
Anzahl Menschen	Lärmkartierung 2007	18,15	1.681	7	0
	Lärmkartierung 2012	32,1	4.691	1.281	0
	Nachberechnung 2015	32,1	4.530	1.117	0
	Lärmkartierung 2017	33,62	4.882	1.455	4

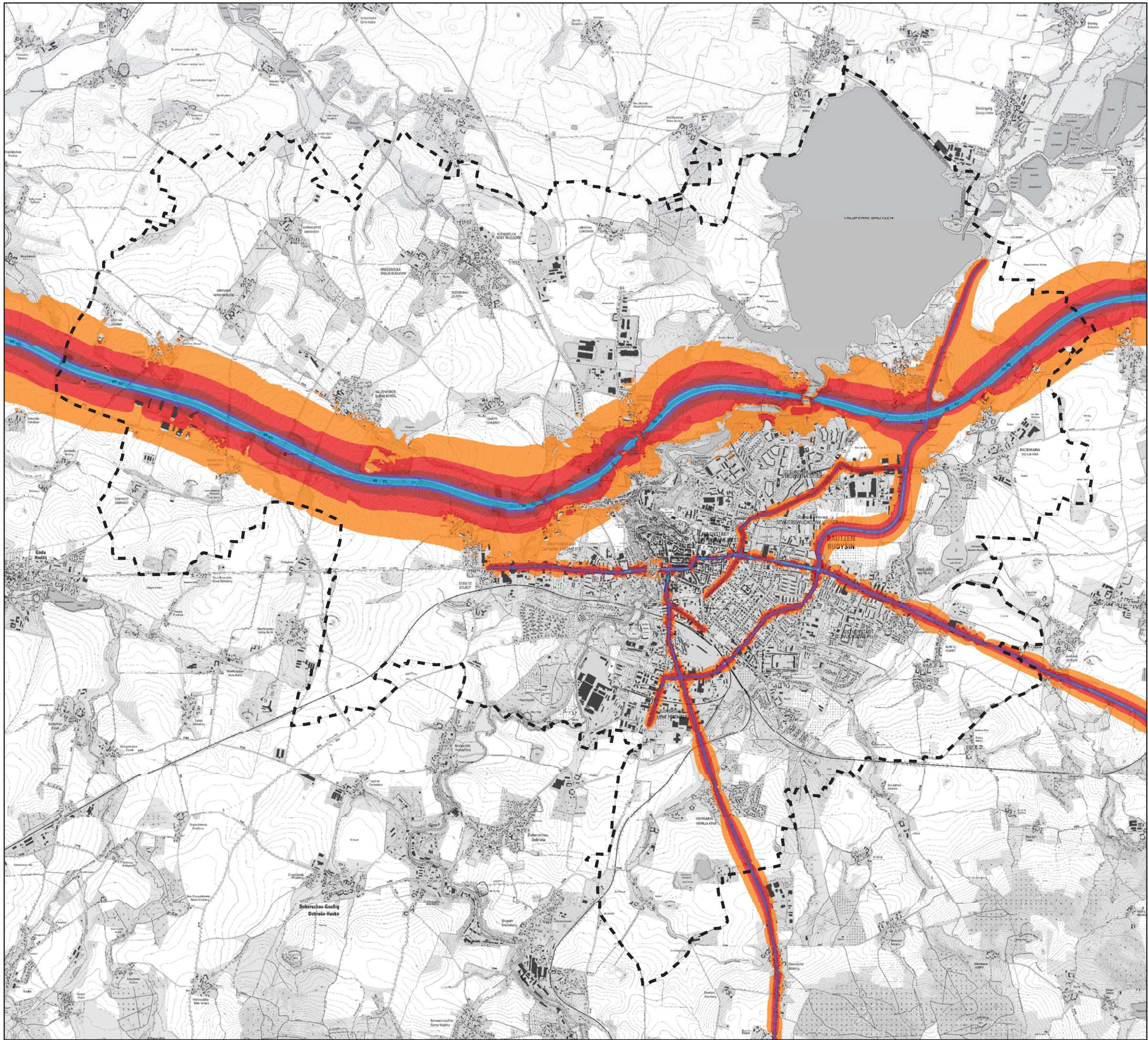
Fortsetzung siehe nächste Seite ->

		Länge kartierter Straßen [km]	>55 dB	>65 dB	>75 dB
Anzahl Schulen	Lärmkartierung 2007	18,15	0	0	0
	Lärmkartierung 2012	32,1	8	0	0
	Nachberechnung 2015	32,1	8	0	0
	Lärmkartierung 2017	33,62	3	0	0
Anzahl Krankenhäuser	Lärmkartierung 2007	18,15	0	0	0
	Lärmkartierung 2012	32,1	0	0	0
	Nachberechnung 2015	32,1	0	0	0
	Lärmkartierung 2017	33,62	0	0	0

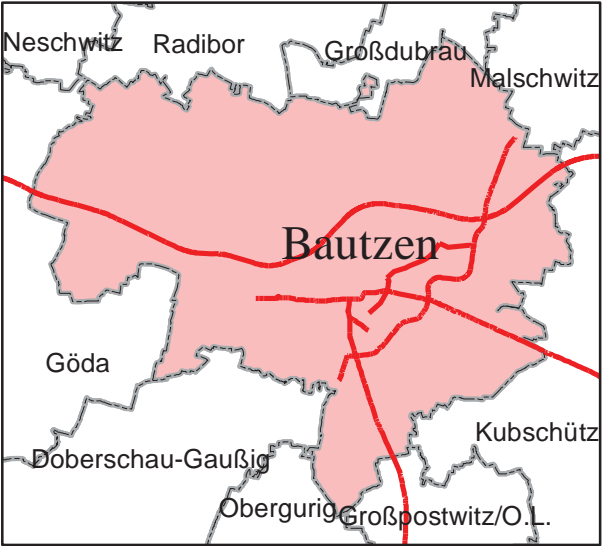
Geschätzte Gesamtzahl betroffener Personen, die einem gesundheitsrelevanten Lärmpegel $L_{DEN} > 65$ Dezibel bzw. $L_{Night} > 55$ Dezibel ausgesetzt sind:

	$L_{DEN} > 65$ dB	$L_{Night} > 55$ dB
Lärmkartierung 2012	1.281	1.588
Lärmkartierung 2017	1.455	1.667

Anlage 5 Lärmkarten für die Pegel L_{DEN} und L_{NIGHT} sowie Hotspot-Analyse (Lärmkennziffer)



Gemeinde: Bautzen



Legende Übersichtskarte

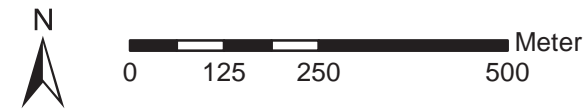
— kartierte Straßen □ Gemeindegrenzen

Lärmkartierung 2017

**kartierte Hauptverkehrsstraßen
(nach Umgebungslärmrichtlinie
> 3 Mio. Kfz/Jahr)
mit kartierten Nebenstraßen**

Pegel LDEN

- > 55 - 60 dB(A)
 - > 60 - 65 dB(A)
 - > 65 - 70 dB(A)
 - > 70 - 75 dB(A)
 - > 75 dB(A)
- graphische Darstellung
der Lärmsituation
gemäß 34. BImSchV
- Lärminde LDEN
(24h-Pegel)
- Berechnungspunkthöhe:
4m über Boden
- Berechnungsraster:
10 x 10 m

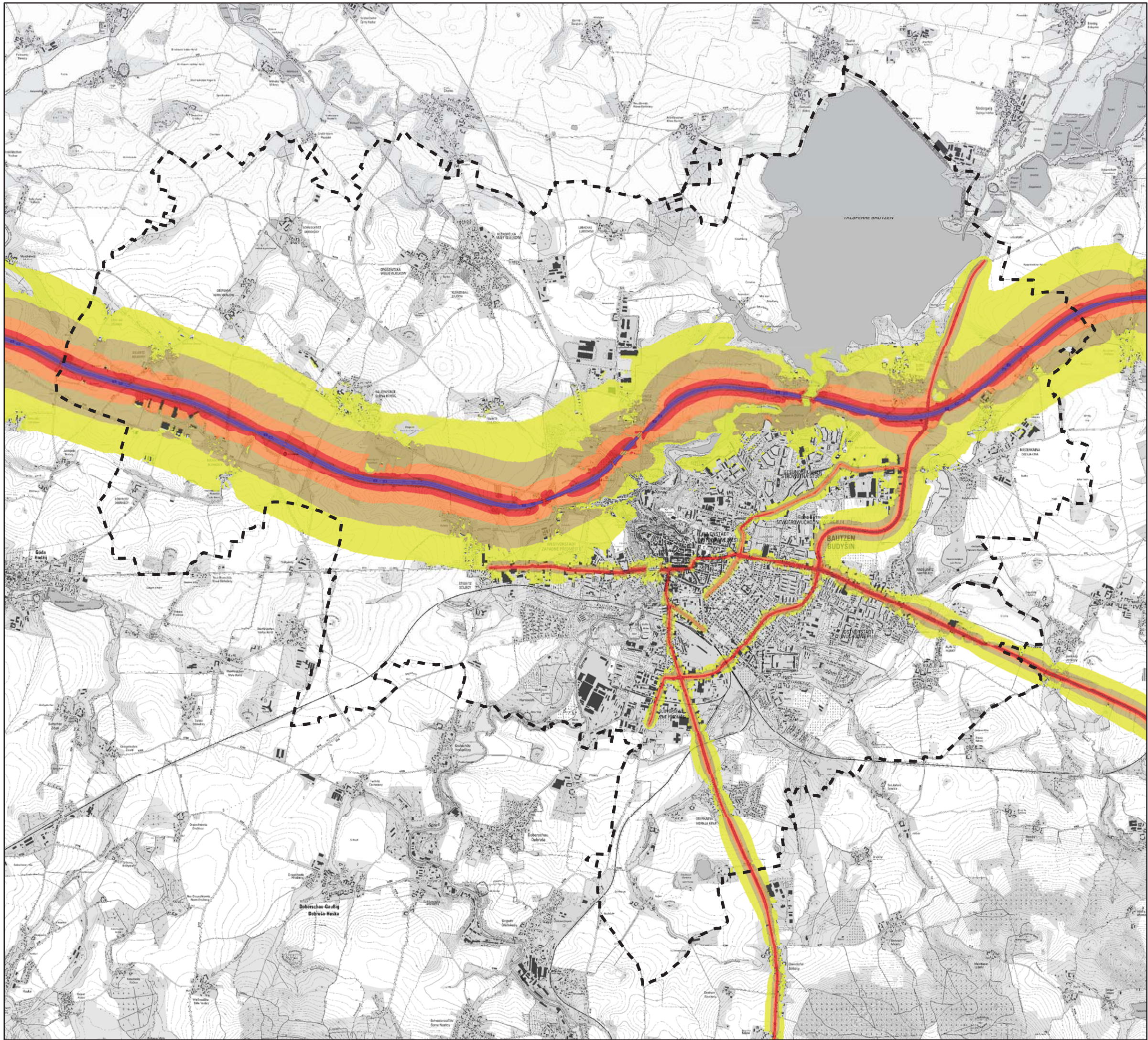


Grundlagendaten: DTK10, Geobasisdaten
© Staatsbetrieb Geobasisinformation und
Vermessung Sachsen (GeoSN)

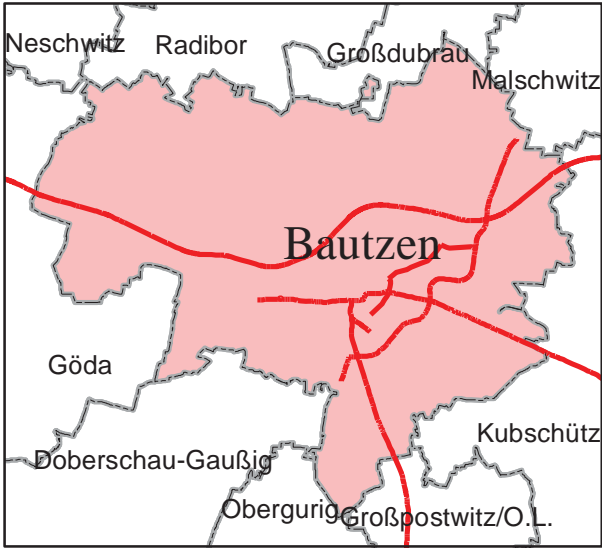
Erstellungsdatum: 30.06.2017



erstellt durch:
Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH
D - 44141 Dortmund &
M.O.S.S. Computer Grafik Systeme GmbH
D-82024 Taufkirchen b. München



Gemeinde: Bautzen



Legende Übersichtskarte

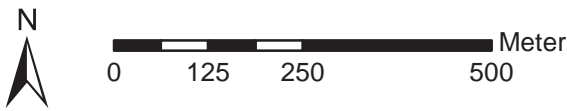
— kartierte Straße □ Gemeindegrenzen

Lärmkartierung 2017

kartierte Hauptverkehrsstraßen
(nach Umgebungslärmrichtlinie
> 3 Mio. Kfz/Jahr)
mit kartierten Nebenstraßen

Pegel L_{NIGHT}

> 45 - 50 dB(A)	graphische Darstellung der Lärmsituation gemäß 34. BImSchV	
> 50 - 55 dB(A)		
> 55 - 60 dB(A)		- Lärmindex L _{NIGHT} (8h-Pegel, 22 - 6 Uhr)
> 60 - 65 dB(A)		- Berechnungspunkt- höhe: 4m über Boden
> 65 - 70 dB(A)		- Berechnungsraster: 10 x 10 m
> 70 dB(A)		



Grundlagendaten: DTK10, Geobasisdaten
© Staatsbetrieb Geobasisinformation und
Vermessung Sachsen (GeoSN)

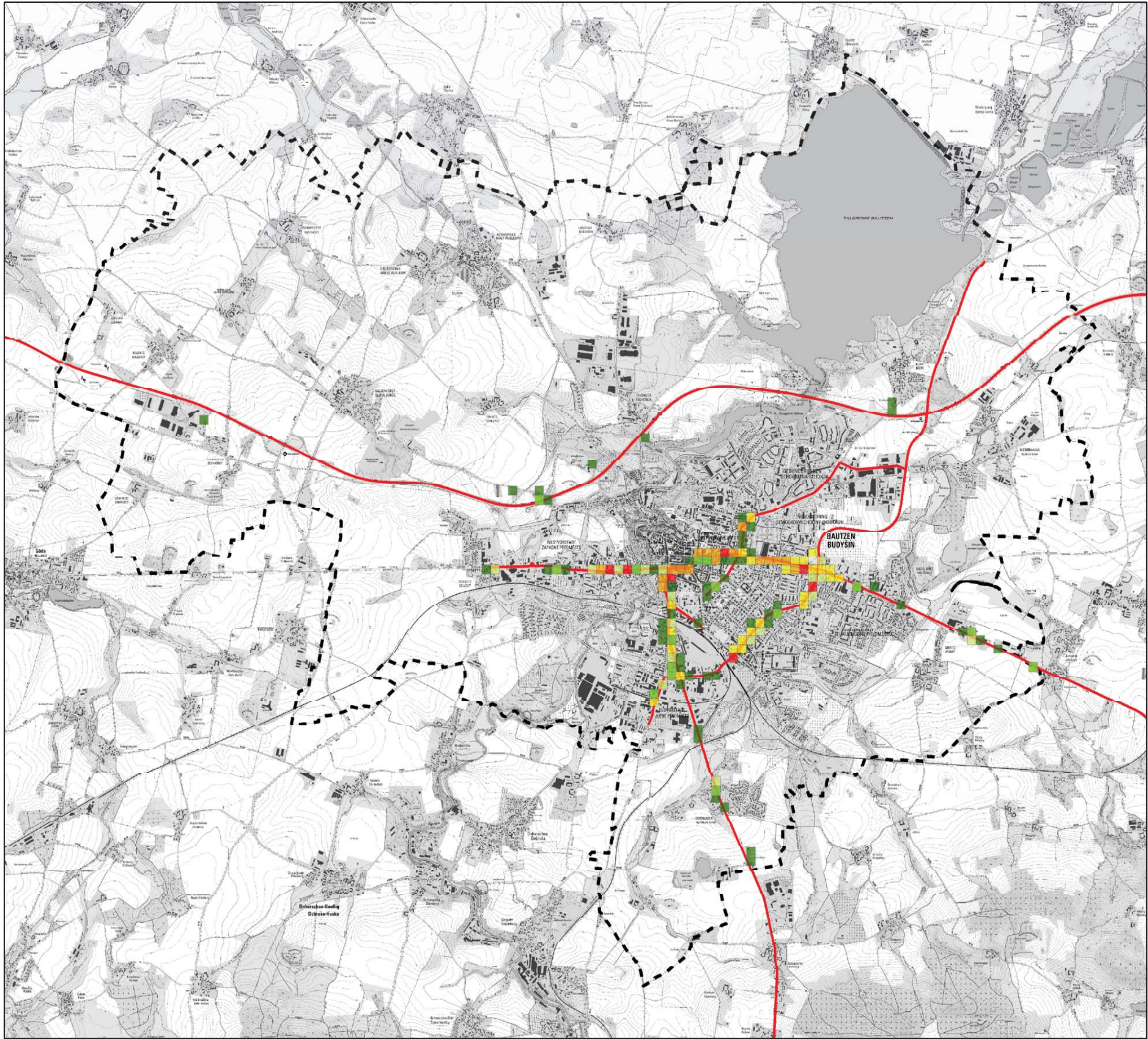
Erstellungsdatum: 30.06.2017

LANDESAMT FÜR UMWELT,
LANDWIRTSCHAFT
UND GEOLOGIE

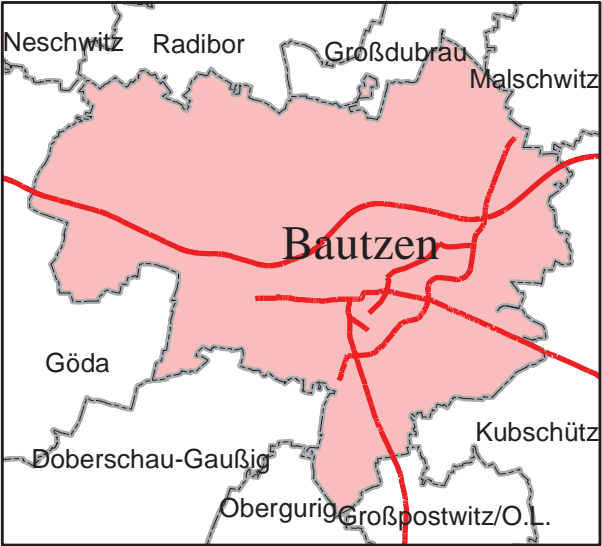


erstellt durch:

Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH
D - 44141 Dortmund &
M.O.S.S. Computer Grafik Systeme GmbH
D-82024 Taufkirchen b. München



Gemeinde: Bautzen



Legende Übersichtskarte

— kartierte Straßen □ Gemeindegrenzen

Lärmkartierung 2017

Hotspot-Analyse
Verfahren: Lärmkennziffer (LKZ)

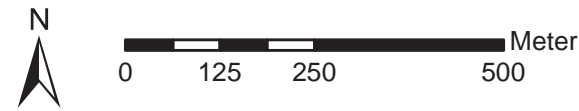
LKZ

> 0 - 10
> 10 - 20
> 20 - 40
> 40 - 80
> 80 - 160
> 160

graphische Darstellung
der LKZ

- Fassadenpegel
LDEN>65 dB(A)
- Berechnungsraster:
100 x 100 m

— kartierte Straßen



Grundlagendaten: DTK10, Geobasisdaten
© Staatsbetrieb Geobasisinformation und
Vermessung Sachsen (GeoSN)

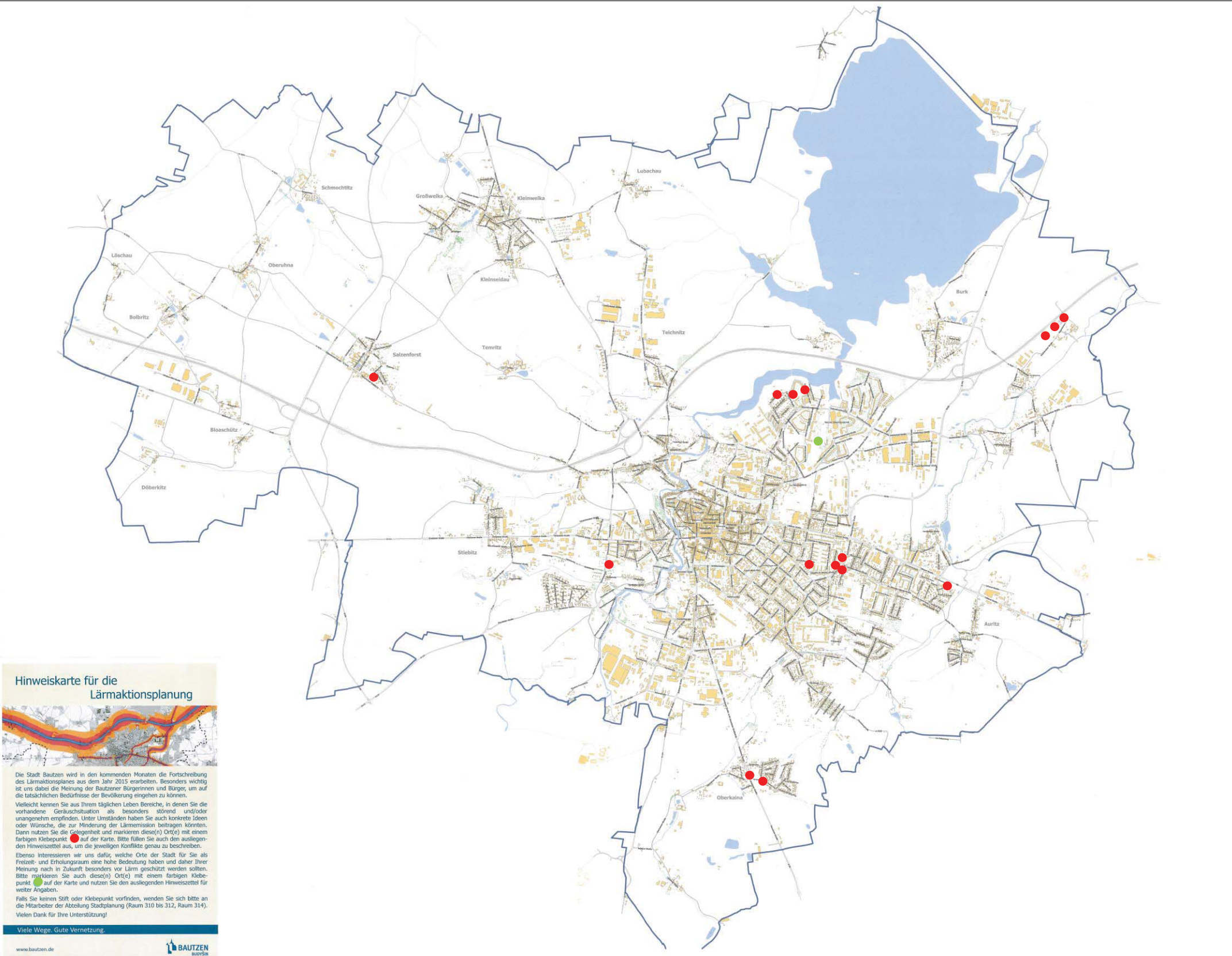
Erstellungsdatum: 30.06.2017

LANDESAMT FÜR UMWELT,
LANDWIRTSCHAFT
UND GEOLOGIE

 Freistaat
SACHSEN


erstellt durch:
Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH
D - 44141 Dortmund &
M.O.S.S. Computer Grafik Systeme GmbH
D-82024 Taufkirchen b. München


Anlage 6 Hinweiskarte frühzeitige Bürgerbeteiligung



Hinweiskarte für die Lärmaktionsplanung

Die Stadt Bautzen wird in den kommenden Monaten die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes aus dem Jahr 2015 erarbeiten. Besonders wichtig ist uns dabei die Meinung der Bautzener Bürgerinnen und Bürger, um auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Bevölkerung eingehen zu können.

Vielleicht kennen Sie aus Ihrem täglichen Leben Bereiche, in denen Sie die vorhandene Geräuschkulisse als besonders störend und/oder unangenehm empfinden. Unter Umständen haben Sie auch konkrete Ideen oder Wünsche, die zur Minderung der Lärmemission beitragen könnten. Dann nutzen Sie die Gelegenheit und markieren diese(n) Ort(e) mit einem farbigen Klebepunkt  auf der Karte. Bitte füllen Sie auch den ausliegenden Hinweiszettel aus, um die jeweiligen Konflikte genau zu beschreiben.

Ebenso interessieren wir uns dafür, welche Orte der Stadt für Sie als Freizeit- und Erholungsraum eine hohe Bedeutung haben und daher Ihrer Meinung nach in Zukunft besonders vor Lärm geschützt werden sollten. Bitte markieren Sie auch diese(n) Ort(e) mit einem farbigen Klebepunkt  auf der Karte und nutzen Sie den ausliegenden Hinweiszettel für weitere Angaben.

Falls Sie keinen Stift oder Klebepunkt vorfinden, wenden Sie sich bitte an die Mitarbeiter der Abteilung Stadtplanung (Raum 310 bis 312, Raum 314). Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Viele Wege. Gute Vernetzung.

www.bautzen.de

BAUTZEN
BUDYŠÍN

STADTVERWALTUNG
Bauverwaltungsamt
Abt. Stadtplanung
Fleischmarkt 1
02625 Bautzen

Mein Hinweis zur Lärmaktionsplanung der Stadt Bautzen

Bitte kreuzen Sie eine der folgenden Aussagen an:

☐ Mein Hinweis bezieht sich auf einen besonders lauten Bereich.

☐ Ich möchte auf einen Freizeit- und/oder Erholungsraum bzw. auf ein ruhiges Gebiet hinweisen. Dieser Ort sollte besonders vor Lärm geschützt werden.

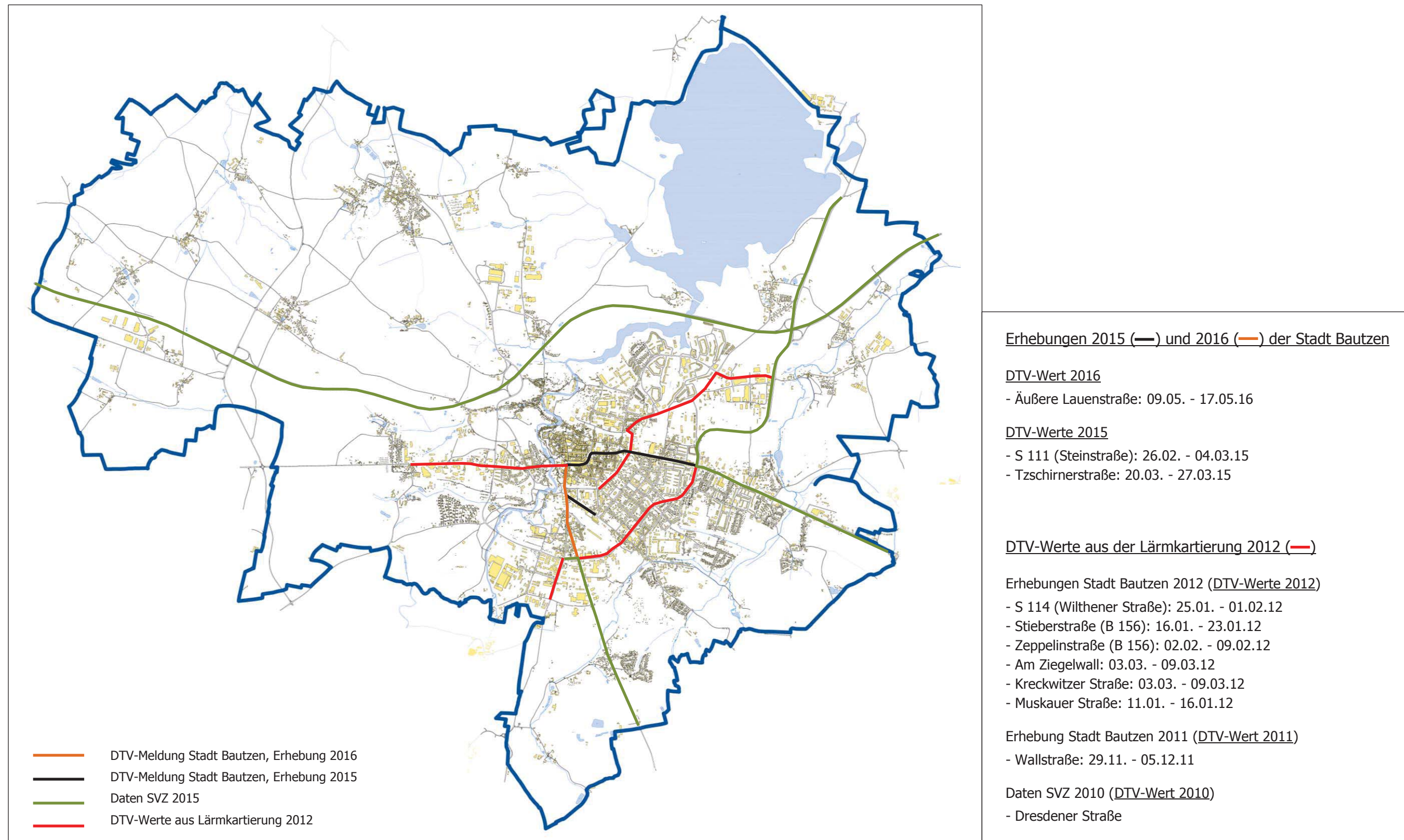
Wo liegt der Bereich, auf den Sie hinweisen möchten?
Bitte markieren Sie diesen Punkt auch auf dem Stadtplan mit einem farbigen Punkt.

Kurzbeschreibung: Bitte teilen Sie uns mit, was Ihnen wichtig ist. Warum möchten Sie uns auf die Örtlichkeit aufmerksam machen?

Bitte werfen Sie dieses Formular in den dafür vorgesehenen Kasten.

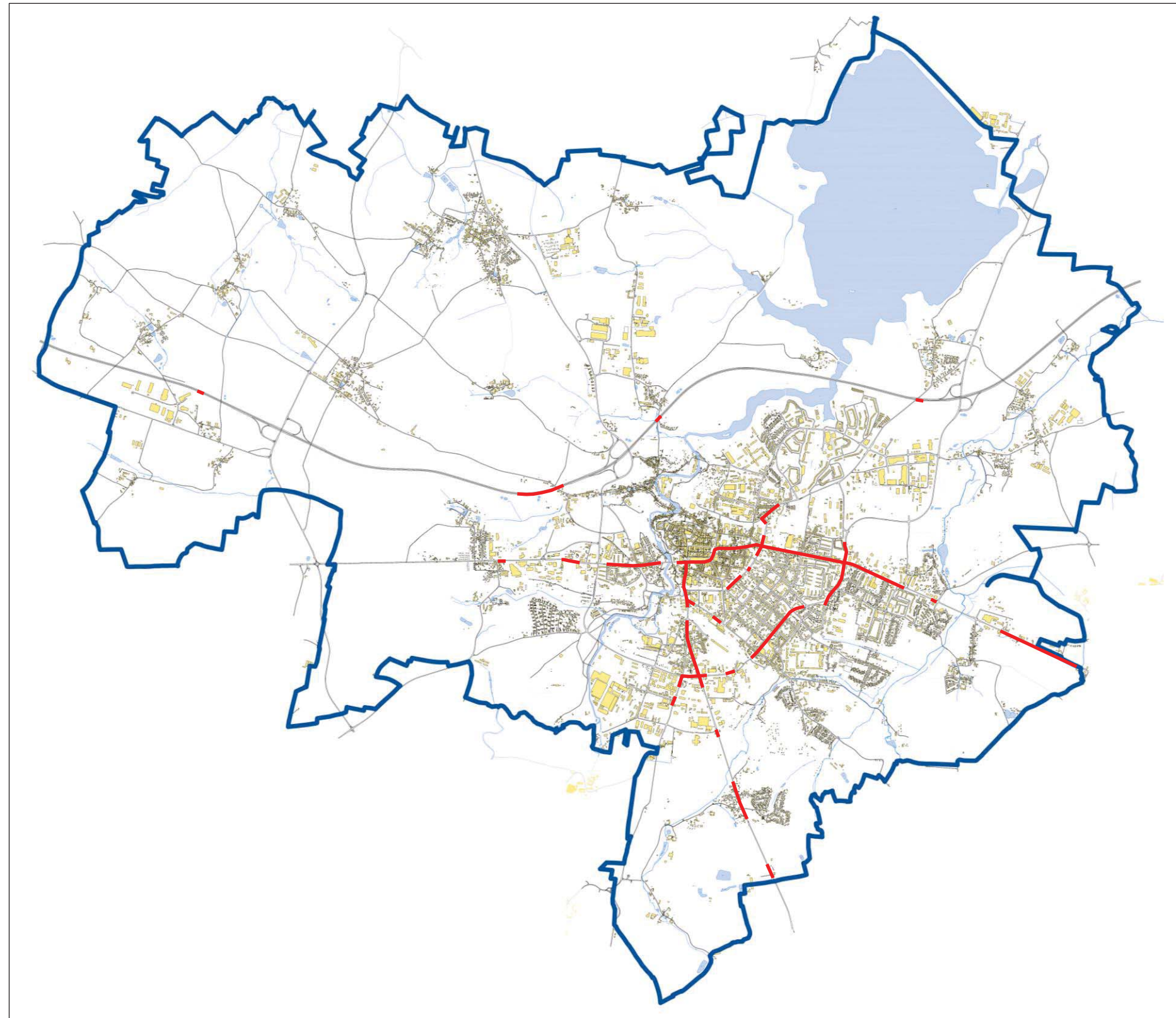
Wir danken Ihnen für Ihren Hinweis.

Anlage 7 Darstellung der Quellen der Verkehrsbelastungswerte (DTV)

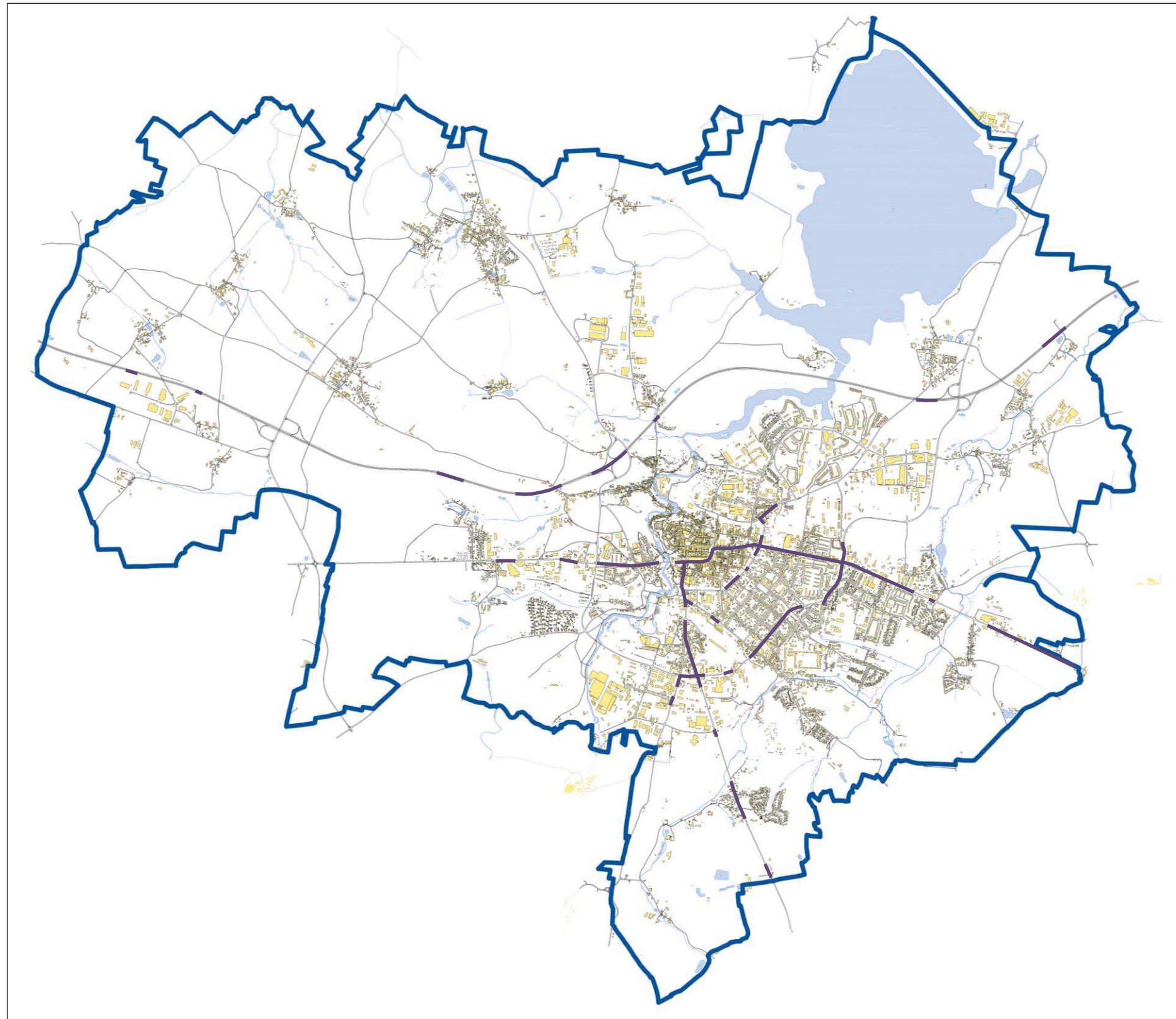


Quellen und Erhebungszeitraum/-instrument der DTV-Werte der lärmkartierten Straßenabschnitte

Anlage 8 Darstellung der Straßenzüge mit Fassadenpunkten mit Überschreitungen der UBA-Auslösekriterien zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen



Straßenzüge mit Fassadenpegeln $L_{DEN} > 65$ dB (A)



Straßenzüge mit Fassadenpegeln $L_{\text{NIGHT}} > 55 \text{ dB (A)}$

[illegible]

Lfd. Nr.	Behörde, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>(H, F) zur Maßnahme 11 LAP 2015: Analog zu 10</p> <p>(H) zur Maßnahme 14 und 15 LAP 2015: Die „30“ ist angeordnet.</p> <p>(H, F) zur Maßnahme 18 LAP 2015: Es ist eine Schallimmissionsprognose erforderlich, um eine Sachentscheidung auf Grundlage § 45 StVO treffen zu können.</p> <p>(H) zur Maßnahme Lessingstraße und Neustädter Straße LAP 2015: Lessingstraße und Neustädter Straße gehören u.E. nicht in den LAP. Dadurch wird nur eine entsprechende qualitative Betroffenheit suggeriert, die nicht vorhanden ist. Es handelt sich um Einzelprobleme, die außerhalb des LAP behandelt werden sollten.</p>	<p>wird berücksichtigt</p> <p>wird berücksichtigt</p> <p>wird berücksichtigt</p> <p>wird berücksichtigt</p>	<p>s. oben.</p> <p>Wird in der Maßnahmenbeschreibung berücksichtigt.</p> <p>Die Forderung nach einer Schallimmissionsprognose ist gerechtfertigt. Nach Erstellung bildet sie die Grundlage für die Sachentscheidung.</p> <p>Der Hinweis die Maßnahmen zur Lessingstraße und Neustädter Straße außerhalb des LAP zu behandeln, wird berücksichtigt. Die Maßnahmen werden nicht in die Fortschreibung des LAP 2018 übernommen.</p>
2	Stadtverwaltung Bautzen, Wirtschafts- förderungsamt (Stellungnahme vom 20.03.2018)	<u>keine</u> Hinweise oder Einwände		

STADTVERWALTUNG
Bauverwaltungsamt
Abt. Stadtplanung

Lfd. Nr.	Behörde, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<p><u>Umweltamt, Untere Wasserbehörde</u></p> <p>(H) Seitens der Unteren Wasserbehörde wird festgestellt, dass die wasserrechtlichen Belange von oberirdischen und stehenden Gewässern bei den derzeit vorgesehenen Maßnahmen zur Lärmreduzierung nicht direkt berührt werden. Auch aus Sicht der Belange Grundwasser ergeben sich entsprechend dem aktuellen Planungsstand keine Hinweise bzw. Bemerkungen zum Vorhaben.</p> <p>(H, F) Die Untere Wasserbehörde informiert darüber, dass bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Bereich von oberirdischen Gewässern und im festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Untere Wasserbehörde im Vorfeld zu beteiligen ist, insbesondere wenn bauliche Anlagen am Gewässer errichtet oder verändert werden sollen.</p> <p><u>Umweltamt, Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde</u></p> <p>(H) Durch die Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde sind in der gegenwärtigen Planungsphase etwaige Auswirkungen auf die Belange des Bodenschutzes noch nicht absehbar.</p> <p><u>Gesundheitsamt</u></p> <p>(H) Seitens des Gesundheitsamtes wird die durch die Stadt Bautzen beabsichtigte Fortschreibung des Lärmaktionsplanes grundsätzlich begrüßt, da sich infolge einer solchen Planung die Lebensverhältnisse in der Stadt Bautzen weiter verbessern sollen und damit einen Beitrag zur Gesunderhaltung der Einwohner Bautzens geleistet werden kann.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Keine fachtechnische Stellungnahme erforderlich.</p> <p>Die öffentlichen Träger, deren Aufgabenbereich durch die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung berührt wird, werden im Vorfeld beteiligt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine fachtechnische Stellungnahme erforderlich.</p> <p>Keine fachtechnische Stellungnahme erforderlich.</p>

Lfd. Nr.	Behörde, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<u>Amt für Bodenordnung, Vermessung und Geoinformation</u> (H) Durch das Amt für Bodenordnung, Vermessung und Geoinformation wird darauf hingewiesen, dass es im Vorhabengebiet Verfahren nach dem Landwirtschaftsanpassungsgesetz und Flurbereinigungsgesetz gibt. <u>Kreisentwicklungsamt, Sachgebiet Planung</u> (H, F) Das Kreisentwicklungsamt, Sachgebiet Planung, weist darauf hin, dass bei der Planung die Festlegungen des Regionalplans für die Region Oberlausitz-Niederschlesien zu berücksichtigen sind. Beispielsweise bei der Planung von Lärmschutzwänden das Ziel 4.6.1 „Die Funktionsfähigkeit der ausgewiesenen Frisch- und Kaltluftbahnen ist zu erhalten“.	wird zur Kenntnis genommen wird zur Kenntnis genommen	Relevante Auswirkungen auf Maßnahmen des LAP sind derzeit nicht ersichtlich. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Forderung nach Berücksichtigung der Festlegungen aus regionalen Fachplanungen wird beachtet. Eine konkrete Auswirkung auf Maßnahmen, die für die Fortschreibung des LAP 2018 relevant sind, ist nicht ersichtlich.
4	Stadtverwaltung Bautzen, Amt für Bildung und Soziales (Stellungnahme vom 03.04.2018)	<u>keine</u> Hinweise oder Einwände		

STADTVERWALTUNG
Bauverwaltungsamt
Abt. Stadtplanung

STADTVERWALTUNG
Bauverwaltungsamt
Abt. Stadtplanung

Lfd. Nr.	Behörde, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
6	Stadtverwaltung Bautzen, Hoch- und Tiefbauamt, Abt. Tiefbau (Stellungnahme vom 25.04.2018)	<p>(H, E) zur Maßnahme 4 LAP 2015: Es wird nicht flächendeckend möglich sein, im gesamten Stadtgebiet grüne Wellen zu schaffen. Schon die neue Fußgängerampel am Kornmarkt 20, wo Fußgänger sich zuschalten, bringt den Kfz-Verkehr zum Stehen. Die Firmen haben alle Parameter ausgereizt, die Signalisierung zu optimieren. Die Verkehrsströme in der Ost-West-Richtung sind immer noch zahlenmäßig sehr hoch – ein Stau kann nicht vermieden werden.</p> <p>(H) zur Maßnahme 8 LAP 2015: S 111 nur Bereich Stiebitz offen; grundhafter Ausbau evtl. 2020</p> <p>(H) zur Maßnahme 9 LAP 2015: C.-Zetkin-Straße: Konzept wird 2018 fertiggestellt</p> <p>(H, F) zur Maßnahme 10 LAP 2015: evtl. T 30 bereits jetzt schon anordnen (Problem: Wahrnehmung, da breiter FB-Querschnitt)</p> <p>(H) zur Maßnahme 11 LAP 2015: Konzept 2020</p> <p>(H, E) zur Maßnahme 15 LAP 2015: Schutzstreifen nur noch in Richtung Holzmarkt</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt</p> <p>wird berücksichtigt</p> <p>wird berücksichtigt</p> <p>wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt</p> <p>wird berücksichtigt</p> <p>wird berücksichtigt</p>	<p>Die starke Relation der Verkehrsströme in Ost-West-Richtung wird zur Kenntnis genommen. Allerdings ist die Optimierung von LSA eine kontinuierliche Daueraufgabe bei verkehrstechnischen Untersuchungen.</p> <p>Die Maßnahme wurde teilweise umgesetzt. Die Realisierung für den Bereich Stiebitz steht noch aus. Der Hinweis wird bei der Fortschreibung des LAP 2018 berücksichtigt.</p> <p>Die Maßnahme wird 2018 abgeschlossen. Ein entsprechender Hinweis erfolgt in der Maßnahmenbeschreibung</p> <p>Eine Prüfung auf Anordnung von Tempo 30 soll bereits vor baulichen Maßnahmen erfolgen.</p> <p>Ein Konzept für die Maßnahme soll ab dem Jahr 2020 erstellt werden.</p> <p>Der Schutzstreifen wird nur noch in südlicher Lage (Richtung Holzmarkt) angelegt.</p>

Lfd. Nr.	Behörde, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>(H, F) zur Maßnahme 17 LAP 2015: Ziele in AG Verkehr noch mal konkreter definieren</p> <p>(H, E, F) zur Maßnahme 18 LAP 2015: T 30 aus Sicht Baulastträger nicht angemessen – mehrere LSA bringen Verkehr jetzt schon zum Halten; ein wirklicher Gewinn hinsichtlich Lärmschutz sollte nachgewiesen werden – noch mal in AG besprechen</p> <p>(E, F) zur Maßnahme 19 LAP 2015: komplett streichen – nicht sinnvoll; Begründung liegt Ihnen vor</p> <p>(H, F) zur Maßnahme 20 LAP 2015: Denkmalschutz kontra Lärmschutz – gemeinsame Aufgabe (z.B. Buttermarkt; hintere Reichenstraße). In diesem Zusammenhang auch die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen beachten. Kann Baulastträger nicht allein verantworten</p> <p>(H) zur Maßnahme Lessingstraße LAP 2015: 2017 erfolgte Deckenwechsel zwischen Wallstraße und Taucherstraße</p> <p>(H, E, F) zur Maßnahme Neustädter Straße LAP 2015: kein Einsatz von lärmarmen FB-Belag – Querschnitt wird als wichtige Zufahrtsstraße; mindestens Begegnung Lkw-Pkw abbilden müssen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt</p> <p>wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt</p> <p>wird berücksichtigt</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Beratung am 08.05.2018: Die Maßnahme zur Umgestaltung der Muskauer Straße wird gestrichen, da der Fahrbahnquerschnitt keine Anlage von Schutzstreifen zulässt. Stattdessen soll die Anordnung von Tempo 30 geprüft werden.</p> <p>Die Maßnahme sollte im LAP 2018 beibehalten werden, da die Lärmwerte ein Handlungserfordernis bedingen. Zunächst sollte durch den Straßenbaulastträger, in Form einer Lärmberechnung/-prognose, der Nachweis zur Wirkung erbracht werden.</p> <p>Streichung der Maßnahme, da aktuelle Erkenntnisse das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Frage stellen.</p> <p>Sofern im Rahmen des Denkmalschutzes Lösungen möglich sind, sollten diese ergriffen werden. Die Belange Mobilitätseingeschränkter könnten im Rahmen einer Fußverkehrsstrategie aufgegriffen werden.</p> <p>Die Maßnahmen zur Lessingstraße und Neustädter Straße werden nicht in die Fortschreibung LAP 2018 aufgenommen.</p>

Lfd. Nr.	Behörde, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
7	Stadtverwaltung Bautzen, Stadtkämmerei, Abt. Liegenschaften/Steuern (Stellungnahme vom 25.04.2018)	<u>keine</u> Hinweise oder Einwände		
8	LASuV, Zentrale Dresden (Stellungnahme vom 25.04.2018)	(H) BAB 4: Insbesondere unter Berücksichtigung des gestiegenen Schwerverkehrsanteils nachts und Ihrer beispielhaften Darlegung zu den gemäß Anlage 5 in der Stadt Bautzen vorliegenden Tatbestände, kann eine erhebliche Steigerung und Ausweitung der Lärmwirkungen nicht ausgeschlossen werden. Der tatsächliche Nachweis hierzu kann nur anhand eines schalltechnischen Gutachtens nach RLS-90 vergleichend zum Gutachten der Planfeststellung erfolgen. Wir beabsichtigen nunmehr im Sinne des Amtsermittlungsgrundsatzes, ein solches Gutachten zu beauftragen.	wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt	Die Überprüfung der Lärmsituation entlang der BAB 4 durch das LASuV wird zur Kenntnis genommen. Die Kontrolle der Umsetzung des schalltechnischen Gutachtens sowie möglicher Lärmschutzmaßnahmen wird als Maßnahme in den LAP 2018 übernommen.

Anlage 10 Zusammenfassung der Bürgerhinweise (im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung)

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
1	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 1	<p>(H) Salzenforst – Sanddornweg/Am Chorberg: Starke Zunahme des Lärms in den letzten 2/3 Jahren, weiter steigend; Aufenthalt im OG bei geöffnetem Fenster unangenehm; schlafen im OG bei geöffnetem Fenster nicht mehr erholsam; erholsamer Aufenthalt auf dem Grundstück außerhalb des Windschattens der Gebäude nur am Sonntag teilw. möglich (LKW-Fahrverbot), wetterabhängig</p> <p>(E) Die rechnerische Ermittlung der Lärmbelastung spiegelt nicht die tatsächl. Belastung bei uns wieder, dadurch das das Gelände wesentlich ansteigt und wir in der Hauptwindrichtung liegen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Die Zunahme des Straßenverkehrs entlang der BAB 4 ist aus dem Vergleich der Zahlen aus der SVZ 2010 mit den Zahlen der SVZ 2015 nachvollziehbar. Eine gesteigerte Lärmbelastung im Bereich Sanddornweg/Am Chorberg ist jedoch nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Lärmbelastung ist – laut gesetzlicher Vorgabe – rechnerisch zu ermitteln. Die Vorschriften zum Berechnungsverfahren sind bei der Ermittlung der Lärmkartierungsergebnisse zu beachten (VBUS). Für die Lärmkartierung 2017 oblag es dem Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, im Rahmen der landeszentralen Lärmkartierung, die Ergebnisse ermitteln zu lassen. Von einer sachgerechten Berechnung durch das beauftragte Ingenieurbüro ist auszugehen. Hierbei werden die topografischen Verhältnisse als wesentliche Eingangsgröße berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
2	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 2	<p>(H) Oberkaina, Am Strehlaer Wasser:</p> <p>Totale Abholzung der Freiflächen, jeder Baum musste weichen ohne Nachzudenken (Lärmschutz B 96); Sonntags wird kein Fahrverbot eingehalten; starker Pkw Verkehr auch nachts; weiterhin im Wohngebiet wird die 30 Zone nicht eingehalten, obwohl ein Schild am Anfang des Wohngebiets steht. Keine Rücksicht auf Schulkinder.</p>	wird nicht berücksichtigt	Das Recht zur Abholzung der besagten Bäume obliegt dem privaten Eigentümer der Fläche. Baumpflanzungen sind per se kein Mittel des Lärmschutzes – wenn gleich dadurch das subjektive Lärmempfinden beeinflusst werden kann. Das Wohngebiet Am Strehlaer Wasser ist nicht im gesteigerten Maß durch Lärm, ausgehend vom Verkehr, betroffen ($L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{NIGHT} < 50 \text{ dB(A)}$). Die Überwachung und Einhaltung von Fahrverboten sowie die Kontrolle der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung
3	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 3	<p>(H) Michael-Hornig-Straße:</p> <p>Lärm, ausgehend von der B 6 ist unerträglich, im Garten sitzen oder bei offenem Fenster schlafen ist kaum möglich; der Verkehr hat deutlich zugenommen, v. a. der Schwerverkehr (Lkw) stellt eine Belastung dar</p> <p>(F)</p> <p>Bitte um Prüfung, ob Lärmschutz möglich ist (Lärmschutzwall oder ähnliches)</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird berücksichtigt</p>	<p>Die Lärmbelastung wird u. a. auf Basis aktueller Verkehrsbelegungswerte berechnet. Hierbei wird auch die Verkehrszusammensetzung (Schwerverkehrsanteil) berücksichtigt.</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen der Planfeststellung abschließend geregelt. Da es sich im vorliegenden Fall um eine Bundesstraße handelt kann geprüft werden, ob die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen vorliegen (s. Maßnahme V.5 Überprüfung Lärmsanierung Löbauer Straße (B 6)). Hierbei handelt es sich jedoch um freiwillige Leistungen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
4	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 4	<p>(H) Paul-Neck-Straße: Vor der Wende war der Abschnitt Paul-Neck-Straße zw. Mozartstr. und Allende-Str. straßenbegleitend mit Kastanienbäumen bepflanzt. Laut Aussage der Stadt sollte im Zuge der Sanierung der Seitenbereiche eine Neupflanzung erfolgen (dies ist nie geschehen – nur Pflaster im Gehwegbereich wurde gewechselt); eine Neupflanzung wäre für Lärmschutz gut.</p> <p>(H) Paul-Neck-Straße von Löbauer Straße bis Mozartstr. wurde mit Flüsterasphalt hergestellt; ab Mozartstr. normaler Asphalt. Der Übergang verursacht starken Lärm.</p> <p>(F) Bitte um Prüfung, ob Lärmschutzmaßnahmen möglich sind (Asphalt, Fenster etc.)</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird berücksichtigt</p>	<p>Über eine Neupflanzung bzw. Begrünung des Straßenquerschnittes muss der Straßenbaulastträger im Rahmen einer ggf. künftigen Neugestaltung entscheiden. Sofern Gestaltungsmaßnahmen anstehen, wird die Stadt Bautzen im Rahmen ihrer Möglichkeiten – auch unter der Berücksichtigung des Stadtklimas – auf eine mögliche Begrünung hinwirken.</p> <p>Der Einbau von Flüsterasphalt im Bereich Paul-Neck-Straße ist der Stadtverwaltung nicht bekannt. Etwaige Maßnahmen zur Minderung möglicher Störeinflüsse bedingt aus dem Fahrbahnzustand wären die Folge der Maßnahme V.3 Überprüfung Lärmsanierung Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße und entsprechend zu prüfen. Über das Ergebnis der Maßnahme V.3 kann aktuell keine Aussage getroffen werden.</p> <p>Eine Überprüfung bezüglich Lärmsanierung für den Straßenzug Zeppelinstraße/Stieberstraße/Paul-Neck-Straße auf Basis aktueller und vor allem reeller Verkehrszahlen kann erst nach Fertigstellung der Brücke DB AG/B 156 erfolgen. Sobald Brücke und Straße unter Verkehr genommen wurden und sich dieser stabilisiert bzw. normalisiert hat wird eine neue Verkehrszählung durchgeführt und anhand dieser über eine Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm entschieden werden.</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
				Der Hinweis wird unter der Maßnahme V.3 Überprüfung Lärmsanierung Zeppelinstraße / Stieberstraße / Paul-Neck-Straße.
5	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 5	(H, F) Juri-Gagarin-Straße: Seit Jahren ist bekannt, dass die Lärmbelästigung über den Grenzwerten liegt. Getan hat sich leider nichts. Mein Vorschlag ist Tempo 80 bei Nacht oder aufstellen einer Lärmschutzwand in diesem Bereich.	wird teilweise berücksichtigt	Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).
6	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 6	(H) Am Steinhübel: ständige Lärmbelästigung durch Autobahn, da in Richtung DD nach der Lärmschutzwand für Oehna alles frei ist; verstärkt wird der Lärm bei entsprechender Windrichtung; ständige Fahrgeräusche von So. 22.00 bis Sa. 0.00	wird zur Kenntnis genommen	Die ständige Lärmbelastung wird zur Kenntnis genommen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden im Rahmen der Planfeststellung abschließend geregelt. Ob nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen vorliegen oder die Voraussetzungen/Möglichkeiten der Lärmsanierung bestehen, lässt der Straßenbaulastträger aktuell klären (Maßnahme V.1). Dass meteorologische Gegebenheiten Einfluss auf die Lärmwirkung haben ist bekannt. Daher wird die Lärmbelastung berechnet, um eine Aussage zu der durchschnittlichen jährlichen Belastung treffen zu können.

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
7	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 7	(H) Kreuzung Dr.-Salvador-Allende-/Paul-Neck-Str.: Erhöhte Lärmemission in den Morgen- und Abendstunden durch hohes Verkehrsaufkommen als Durchgangsstraße für alle Fahrzeugarten, insbesondere auch eine ständig steigende Anzahl von Fahrschul-LKW. Eigentlich sollte die Allende-Str. als Zufahrt für die Wohnviertel dienen, nicht aber als Ausweichdurchgang für die Löbauer Str. Weitere Belastung: vermutlich auch höhere Feinstaubwerte	wird zur Kenntnis genommen (keine weitere Berücksichtigung)	Die Dr.-Salvador-Allende-Straße steht als öffentliche Ortsstraße grundsätzlich allen Fahrzeugarten zur allgemeinen Nutzung zur Verfügung. Nach Einschätzung der Unteren Verkehrsbehörde sind Lkw-Verkehre nur in geringem Umfang vorhanden. Weiterer Handlungsbedarf im Rahmen der Lärmaktionsplanung ergibt sich nicht.
8	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 8	(F) Westtangente: Im Bereich der Westtangente bitte um Prüfung erweiterter Schallschutz/Weiterführung der Schallschutzwand FS 2830/2 u. 2836/3. Derzeit nur Geländer vorhanden. In dieses sollte eine „gläserne“ Schallschutzwand integriert werden. Lärmbelastung für Kita, für die Anwohner u. für die Nutzer des Weges zum Spreebad, Humboldthain.	wird nicht berücksichtigt	Persönliche Stellungnahme an den Hinweisgeber erfolgte am 16.04.2018. Der Hinweis/die Forderung wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht weiter berücksichtigt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden abschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Eine aktuelle Untersuchung zu passiven Lärmschutzmaßnahmen (s. Abschnitt 3.1) zeigt, dass kein weiterer Handlungsbedarf notwendig ist.
9	Bürgerhinweis, Hinweiszettel Nr. 9	(H) Paul-Neck-Straße: Sehr hohes Verkehrsaufkommen, besonders morgens + tagsüber; durch schlechten Belag sehr laute Geräusche insbesondere bei LKW's und Bussen	wird berücksichtigt	Eine Überprüfung bezüglich Lärmsanierung für den Straßenzug Zeppelinstraße/Stieberstraße/Paul-Neck-Straße auf Basis aktueller und vor allem reeller Verkehrszahlen kann erst nach Fertigstellung der Brücke DB AG/B 156 erfolgen. Sobald Brücke und Straße unter Verkehr genommen wurden und sich dieser stabilisiert bzw. normalisiert hat wird eine neue Verkehrszählung durchgeführt und anhand dieser über eine Aufnahme in das

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
				Lärmsanierungsprogramm entschieden werden (Maßnahme V.3). Hieraus können sich Lärmsanierungsmaßnahmen ergeben.
10	Bürgerhinweis vom 07.03.2018	<p>(H, F) Am Steinhübel:</p> <p>Der Autobahnlärm ist bei uns sehr, sehr laut, vor allem nachts. Aber auch am Tag, kann man nicht im Garten sitzen, ohne das ständige Rauschen der Autobahn zu hören. Eine Schallschutzwand würde sicher Abhilfe schaffen. Oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung - wenigstens nachts.</p>	wird teilweise berücksichtigt	Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1). Ob und welche weiteren Maßnahmen sich hieraus ableiten, kann aktuell noch nicht eingeschätzt werden.
11	Bürgerhinweis vom 07.03.2018	<p>(H, F)</p> <p>Mein Vorschlag wäre, den Lärm zu reduzieren, der durch Unternehmen oder Beauftragte der Stadt im Rahmen ihrer Tätigkeit erzeugt oder toleriert wird. Wie wäre es zum Beispiel, wenn die BBB streng darauf achten würde, bei Neuanschaffungen auf Geräte mit geringer Lärmemission zurückzugreifen? Ganz sicher gibt es auch Motorsensen, Laubbläser u.a., die verhältnismäßig leise arbeiten. Noch besser wäre es, den Einsatz solcher Geräte auf ein Minimum zu beschränken und dabei stets die Polizeiverordnung der Stadt einzuhalten (§17 Lärm durch Haus-</p>	wird zur Kenntnis genommen (keine weitere Berücksichtigung)	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Welche Geräte die BBB erwirbt ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass der Einsatz von Geräten stets im Bedarfsfall geschieht und dabei die Polizeiverordnung der Stadt eingehalten wird.</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>und Gartenarbeit nur werktags 7-20 Uhr). So etwas hätte auch eine gewisse Vorbildwirkung.</p> <p>(H) Ähnliches gilt für das Zünden von Feuerwerken. Im Sommerhalbjahr erlebt man im Stadtgebiet ein Übermaß davon. Wie wäre es, wenn die Stadt genau abwägt, bei welchen öffentlichen Veranstaltungen ein Feuerwerk wirklich etwas Besonderes ist und wo es auch ohne geht. Auch bei der Genehmigung privater Feuerwerke sollte ein strenger Maßstab angelegt werden. Das Abhalten ungenehmigter Feuerwerke sollte auch geahndet werden. Bisher werden leider Verstöße gegen den Lärmschutz, falls sie der Polizei gemeldet werden, viel zu oft als Lappalien abgetan.</p> <p>(H, F) Ein weiteres Problem, was uns leider in Zukunft noch mehr beschäftigen wird, sind Drohnen. Es gibt dazu eine Drohnen-Verordnungen, die sich um Flugsicherheit und evtl. noch Datenschutz kümmert, aber nirgendwo wird die Ruhestörung thematisiert, die von Drohnen ausgeht. Das Steuern von Drohnen als Freizeitvergnügen nimmt immer mehr zu. Wenn ein solches Fluggerät über einem kreist, hört sich das in etwa an als flöge da oben eine Wasch- oder Spülmaschine. Für sich allein gesehen ist das auch hier vermutlich kein Dezibelwert, der Grenzwerte überschreitet, aber es ist m.E. eine vermeidbare Belästigung der Mitmenschen. Hier wäre es sehr wünschenswert, deutliche Worte dazu in die entsprechende Stadtordnung aufzunehmen, denn das Vergnügen der einen sollte nicht zur Belastung für andere werden. Zum Beispiel könnte ich mir ein innerstädtisches Drohnen-Flugverbot an Sonn- und Feiertagen oder ab 20Uhr abends vorstellen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen (keine weitere Berücksichtigung)</p> <p>wird zur Kenntnis genommen und weitergeleitet</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Abhalten von Feuerwerken bzw. etwaige Regelungen hierzu sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Der Wunsch nach deutlichen Worten in der Stadtordnung hinsichtlich der Nutzung von Drohnen wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Anliegen wird weitergeleitet.</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>(H) Das Spreetal könnte ich mir perspektivisch als ein solches Gebiet vorstellen. Natürlich trägt die Westtangente dort Verkehrslärm hinein und das Spreebad verursacht Freizeitlärm. Aber das Spreetal beschränkt sich nicht nur auf die Neusche Promenade. Auch das Spreetal unterhalb des Protschenberges über die Frankfurt bis zur Vorsperre hat einen hohen Stellenwert als Erholungsraum und auch als Rückzugsgebiet für die Tierwelt.</p> <p>(H, F) Im bisherigen Lärmaktionsplan unter Maßnahme 7, Seite 34, Maßnahmekonzept Seidauer Straße wird kein weiterer Handlungsbedarf gesehen, denn die Missachtung des Durchfahrtsverbotes kann mangels polizeilicher Kapazitäten nicht bekämpft werden. Auch hier wieder eine schnelle und einfache „Erledigung“. Die inzwischen eingebauten „Schikanen“ lösen das Grundproblem nicht. Hier wünsche ich mir mehr Substanz hinter dem vielen Papier.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen (keine weitere Berücksichtigung)</p> <p>wird zur Kenntnis genommen (keine weitere Berücksichtigung)</p>	<p>Die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann für Bereiche erfolgen, deren überwiegende Teil einen Lärmpegel L_{DEN} von 50 dB(A) nicht übersteigt (davon ist auszugehen, wenn in den Randbereichen der Lärminde unter 55 dB(A) liegt). Wie der Bürgerhinweis unter lfd. Nr. 26 zeigt, kann von einem flächenhaften Lärmpegel von $L_{DEN} \leq 50$ dB(A) nicht grundsätzlich ausgegangen werden. Das Spreetal ist im gültigen Flächennutzungsplan als Grünfläche ausgewiesen und damit vor weiterer Entwicklung geschützt.</p> <p>Die Seidauer Straße ist nicht im Umfang der strategischen Lärmkartierung 2017 enthalten. Aussagen über die Lärmbelastung liegen demnach nicht vor. Hinweise aus der Bevölkerung über eine Beeinträchtigung gibt es nicht. Gegenwärtig wird kein Änderungsbedarf an den Beschränkungen gesehen.</p>
12	Bürgerhinweis vom 08.03.2018	<p>(H, F) Flinzstraße: Die Straße ist stark frequentiert, besonders im Berufsverkehr und vor Schulbeginn. Durch den schlechten Zustand der Straße und die erlaubte Geschwindigkeit von 50km/h ist der Verkehrslärm sehr störend! Deshalb mein Vorschlag: gesamtes Asphaltieren der Straße (nicht nur provisorisches Ausbessern) und die "Tempo-Zone-30" schon ab/bis zum "Druckerparadies" Am Steinhübel erweitern.</p>	wird berücksichtigt	Ein Deckenwechsel in dem besagten Bereich der Flinzstraße erfolgt im Jahr 2018. Die Planung zur Anordnung neuer bzw. Ausweitung bestehender Tempo-30-Zonen wurde im April 2018 aktualisiert beschlossen. Der angesprochene Abschnitt der Flinzstraße ist nicht für die Tempo-30-Zone vorgesehen. Bei der Fortschreibung der Planung zu Tempo-30-Zonen wird dieser Bereich der Flinzstraße noch einmal geprüft.

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
13	Bürgerhinweis vom 08.03.2018	(H, F) Neugasse: Es gibt aber Straßen, Nebenstraßen, die mit unebenem Kopfsteinpflaster gebaut und dennoch stark befahren sind. DIE Straße ist schmal, umso lauter sind die Fahrgeräusche zu hören. Mit einem Verbot für den Durchgangsverkehr, könnte man den Anwohnern sehr entgegen kommen. Es ist die Neugasse in Bautzen.	wird teilweise berücksichtigt	Die Neugasse ist Teil des Nebenstraßennetzes der Stadt Bautzen. Ferner liegt die Straße innerhalb einer Tempo-30-Zone. Die Notwendigkeit, bestimmten Verkehrsteilnehmern die Benutzung der Straße zu untersagen (Verbot Durchgangsverkehr), wird nicht erkannt. Bei einer ggf. künftigen Maßnahme im Straßenraum mit Deckenwechsel ist es Zielstellung, den Pflasterbelag zu wechseln (Maßnahme I.10). Eine konkrete Maßnahme ist noch nicht geplant. Es handelt sich hierbei um eine langfristige Zielstellung.
14	Bürgerhinweis vom 13.03.2018	(H) Salzenforster Straße: Die Jordantalbrücke überspannt die Salzenforster Straße. Seit es die Ampelanlage-Kreuzung Westtangente gibt, ist es sehr viel lauter geworden im Tal der Seidau. Grund: In der Ampel- Rotphase, staut sich der anstehende Autoverkehr (wochentags meist LKWs) bis über die Jordantalbrücke- Richtung Hoyerswerda. In der Grünphase „rattern“ die Fahrzeuge los, dieses ist mit sehr viel „Lärm“ auf der Brücke verbunden.	wird zur Kenntnis genommen (keine weitere Berücksichtigung)	Brems- und Beschleunigungsgeräusche, insbesondere in Kreuzungsbereichen, sind regelmäßige Erscheinungen im Straßenverkehr. Die Bundesstraße hat ferner vor allem Verbindungs- und Erschließungsfunktion zu übernehmen. Gemäß FStrG § 1 (1) sind Bundesstraßen Straßen, „[...] die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“ Mit einem erhöhten Schwerverkehrsanteil (Lkw) ist zu rechnen. In dem vom Hinweisgeber angezeigten Bereich liegen keine erhöhten Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr vor ($L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$, $L_{NIGHT} < 50 \text{ dB(A)}$). Weiterer Handlungsbedarf leitet sich nicht ab.

STADTVERWALTUNG
Bauverwaltungsamt
Abt. Stadtplanung

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
16	Bürgerhinweis vom 19.03.2018	<p>(H) Burker Höhe:</p> <p>Die Situation mit dem Autobahnlärm verschlimmerte sich damals für uns drastisch, als für den Gesundbrunnen die Schallschutzwand errichtet wurde, später als die A4 unter die extreme Belastung durch Mehrverkehr aus dem Osten beansprucht wurde. Für uns konkret bedeutet das, dass wir im Sommer sonntags Abend ab halb 10 die Terrasse verlassen und ins Innere des Hauses flüchten, weil man sich draußen nicht mehr in Ruhe unterhalten kann, so stark ist der Lärm von der Autobahn. Die tägliche Belastung durch den Lärm spüren wir auf unserem Grundstück besonders mit der Windrichtung Süd-West (wann haben wir schon mal Ost-Wind?).</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).</p>
17	Ortschaftsrat Slazenforst/ Bolbritz vom 20.03.2018	<p>(H) BAB 4 im Bereich Bloaschütz und Bolbritz:</p> <p>Extreme Lärmbelastung durch die BAB 4 im Bereich der Ortsteile Bloaschütz und Bolbritz. Verstärkt wird der Lärm noch durch die Bebauung im Gewerbegebiet Salzenforst.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Bebauung ist in dem Geländemodell, welches der Berechnung gemäß der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) der Lärmkartierung zugrunde liegt, enthalten. Messungen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
				Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).
18	Bürgerhinweis vom 23.03.2018	<p>(H) Löbauer Straße: extreme Lärmbelästigung durch den täglichen Straßenverkehr. Mieter in meinem Haus haben sich schon oft beschwert, insbesondere in der Nacht durch durchfahrende LKW's (7,5 -40 Tonner). Dabei fahren viele mehr als 50km/h. Kinder wachen auf und können nicht mehr einschlafen. Wenn man bedenkt, daß die Politik in Deutschland versucht den Verkehr aus der Städten zu verbannen hat man das Gefühl in Bautzen tut sich absolut nichts! Warum müssen die Müll-LKW'S der Fa. Ravon (40t.) täglich mehrmals auch 2 LKW's in Kolonne durch Bautzen fahren?</p> <p>(F) Es wäre für die Löbauerstraße gut für seine Bürger, wenn der Schwerverkehr generell zwischen 20:00 bis morgens 07:00 verboten wäre. Auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40km/h würde helfen, den Lärm zu senken.</p> <p>(H) An sonnigen Tagen verwandelt sich die Löbauerstraße oft in eine Rennstrecke (Geschwindigkeiten weit über 50km/h), verbunden mit extrem lauten Lärm verursacht von Motorrädern, zum Teil ohne Schalldämpfer.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Die Lärmbelästigung durch den täglichen Straßenverkehr wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der Maßnahme III.9 (Durchfahrverbot Schwerverkehr für die Innenstadt von Bautzen) sowie in der Maßnahme V.5 (Überprüfung Lärmsanierung Löbauer Straße (B 6)) sind grundsätzliche mögliche Schritte zu prüfen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Möglichkeiten der Lärmsanierung im Bereich Löbauer Straße (B 6) werden sollen in der Maßnahme V.5 überprüft werden.</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
19	Bürgerhinweis vom 25.03.2018	<p>(H) BAB 4:</p> <p>vor 20 Jahren wurde die A4 neu gebaut. Als Laie konnte man aus den Planungsunterlagen nicht erkennen, daß die Autobahn in bestimmten Bereichen um einige Meter angehoben wurde und somit die Lärmbelästigung plötzlich ein großes Thema war. Vor dem Ausbau der A4 konnte man vom Hausdach gerade die obere LKW-Plane sehen. Heute ist vom Grundstück aus die gesamte Autobahn einsehbar. Gut bezahlte Planer sparten besonders in den neuen Bundesländern massiv am Lärmschutz. Dazu kamen Abholzungen in diesen Bereichen, die bis heute sehr vage ausgeglichen wurden. An 85% der Tage im Jahr ist nachts an Schlaf nicht zu denken. Man hat das Gefühl, als fahren die Fahrzeuge direkt über das eigene Grundstück. Nach dem Bau des Gewerbegebietes Salzenforst verstärkte sich der Lärm nochmals. Die Geräusche prallen von Süden zurück in Richtung Ortschaft (Bolbritz), zumal die Windrichtung das noch verstärkt. Nach so vielen Jahren Diskussion und der expliziten Zunahme des Verkehrs wurde an der Situation nichts geändert. Die hochgerühmte gute Wirtschaftslage spielt genügend Steuern ein. Könnte davon auch ein geringfügiger Teil der Bevölkerung in Form von Lärmschutz zu Gute kommen?</p>	wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt	<p>Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).</p> <p>Die Bebauung ist in dem Geländemodell, welches der Berechnung gemäß der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) der Lärmkartierung zugrunde liegt, enthalten. Messungen sind nicht vorgesehen.</p>
20	Bürgerhinweis vom 22.03.2018	<p>(H) Thomas-Müntzer-Straße:</p> <p>Im konkreten Fall handelt es sich um Straßenlärm an der B156(n) der durch die Zunahme des Schwerlastverkehrs entsteht. Geeignete Schutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände sind keine vorhanden. So können sich die Lärmemissionen ungehindert ausbreiten.</p>	wird nicht berücksichtigt	Über aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der B 156 wurde im Rahmen der Planfeststellung entschieden. In dem konkreten Bereich liegen die Lärmwerte bei $55 \text{ dB(A)} \geq L_{\text{DEN}} \leq 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{NIGHT}} \leq 55 \text{ dB(A)}$. Für freiwillige Maßnahmen der Lärmsanierung durch den Straßenbaulastträger (LASuV) in dem entsprechenden Abschnitt besteht keine Aussicht.

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>(F)</p> <p>Zum Schutz der Einwohner, Eigentümer die unmittelbar daneben wohnen, ist der Einbau einer Lärmschutzwand die Möglichkeit zur Absenkung der Lärmbelastung, Verminderung, Ausbreitung des Feinstaubes direkt. Diese Forderung ist erfüllbar, als Ausführung in Holz mit Kletterpflanzen begrünt ergeben sich eine deutliche Verbesserung der unzumutbaren Situation, Lebensräume für viele Kleinlebewesen können entstehen. Zum Nutzen sind: die Entspannung der Lärmemissionen, Verbesserung für die Gesundheit, Erhöhung der Lebensqualität für die Anlieger.</p>	wird nicht berücksichtigt	siehe oben
21	Bürgerhinweis vom 26.03.2018	<p>(H, F) BAB 4, Bloaschütz, Bolbritz, Löschau und Salzenforst:</p> <p>Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden fällt das Schlafen/ Einschlafen zunehmend von Jahr zu Jahr schwerer, weil der Lärm mit dem Verkehr zunimmt. Die Stadt Bautzen sollte versuchen Druck auf die Landesregierung auszuüben und Lärmschutzmaßnahmen einfordern. Diese müssen vor einer eventuellen Erweiterung auf sechs Spuren in Angriff genommen werden (Lärmschutzwände, Tempolimit, Flüsterasphalt...)</p> <p>nach einem Artikel Sächsischen Zeitung werden an der A4 in Görlitz Lärmschutzwände geplant (weitere bauliche Maßnahmen sind dort meines Wissens nach nicht geplant), warum ist das um Bautzen herum bisher kein Thema?</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).</p> <p>In Görlitz wird die ehemalige Grenz-/Zollanlage um-/ausgebaut. Da diese zuvor nicht als BAB planfestgestellt war, gab es in diesem Bereich ein Planfeststellungsverfahren. Im Ergebnis kommt es zu der genannten Planung von Lärmschutzwänden.</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>die hohe und großflächige Bebauung im Gewerbegebiet Salzenforst reflektiert den Schall zusätzlich nach Bolbritz, dort sollte geprüft werden wie Abhilfe/ Besserung geschaffen werden kann.</p> <p>ebenfalls immer wieder Thema ist der Durchgangsverkehr und damit verbundener Lärm. Im Ortschaftsrat Salzenforst-Bolbritz kam die Forderung nach einem generellen Tempo 30 in den Ortschaften, an einer Umsetzung sollte gearbeitet werden. Bisher hat man eher den Eindruck es fehlt schlicht am Willen zur Umsetzung. Die Steinstraße, die Seidau, der Großteil der Ortschaft Salzenforst,... alles Tempo 30. Warum soll das nicht in den kleinsten Ortschaften der Stadtbautzen mit vergleichsweise wenig Verkehr möglich sein?</p> <p>im Übrigen habe ich Zweifel ob die errechnete Lärmbelastung mit der tatsächlichen übereinstimmt. Die Fehlerquote dürfte doch recht groß sein, wenn man die vielen Variablen betrachtet. Gefühlt und tatsächlich beobachtet reicht der Lärm sehr viel weiter als es die Karten vermuten lassen.</p>	<p>wird nicht berücksichtigt</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p> <p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Die Bebauung ist in dem Geländemodell, welches der Berechnung gemäß der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) der Lärmkartierung zugrunde liegt, enthalten. Ferner sind auch alle Lärmschutzbauwerke in der Berechnung enthalten. Messungen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Gemäß § 45 (9) StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, „[...] wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.“ Für streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h sind Ausnahmen im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeeinrichtungen sowie Krankenhäusern möglich. Ein generelles Tempo 30 in den Ortschaften ist mit der StVO nicht vereinbar. Grundsätzlich liegt eine geringe Verkehrsbelastung vor, so dass auch die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 aus Lärmschutzgründen nicht in Betracht kommt.</p> <p>Die Lärmbelastung ist – laut gesetzlicher Vorgabe – rechnerisch zu ermitteln. Die Vorschriften zum Berechnungsverfahren sind bei der Ermittlung der Lärmkartierungsergebnisse zu beachten (VBUS). Für die Lärmkartierung 2017 oblag es dem Sächsischen Landesamt für Umwelt,</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
				Landwirtschaft und Geologie, im Rahmen der landeszentralen Lärmkartierung, die Ergebnisse ermitteln zu lassen. Von einer sachgerechten Berechnung durch das beauftragte Ingenieurbüro ist auszugehen.
22	Bürgerhinweis vom 26.03.2018	(H, F) Juri-Gagarin-Straße: Ständiger Geräuschpegel der A4 auf der Höhe der oberen Schleife Juri-Gagarin-Straße. Insbesondere bei ungünstigen Windverhältnissen und vor allem nachts wirkt dieses Dauerbrummen ausgesprochen störend. Ich bitte zu prüfen, in welcher Weise Abhilfe geschaffen werden kann.	wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt	Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).
23	Bürgerhinweis vom 26.03.2018	(H) BAB 4, Bolbritz: Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass mit der Rekonstruktion der Autobahn A4 eine sehr starke Lärmbelästigung für die Bewohner von Bolbritz entstanden ist, da die Fahrbahn der Autobahn A4 zur Begradigung dieser aus dem alten Höhenniveau gehoben wurde. Dadurch liegt jetzt die Fahrbahnoberfläche in der mittleren Höhe der Wohnhäuser von Bolbritz.	wird zur Kenntnis genommen und nicht weiter berücksichtigt	Die Trassenführung der BAB 4 wurde im Rahmen der Planfeststellung beschlossen. Hierbei gab es die Möglichkeit der Stellungnahme und Einsicht. Die Trassenführung (einschl. Höhenniveau) ging in die schalltechnische Untersuchung ein, die Basis für die Feststellung von Lärmschutzmaßnahmen war.

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>Bereits nach der Fertigstellung der Autobahn A4 hatten die Bürger von Bolbritz eine Petition mit den Unterschriften des kompletten Ortes bezüglich der starken Lärmbelastung beim Autobahnamt eingereicht, um eine Errichtung einer Schallschutzwand für den Ort zu erwirken. Diese wurde leider negativ Beschieden.</p> <p>Durch den ständig übermäßig wachsenden Verkehr hat sich die Lärmbelästigung, sowie die Luftqualität, in Bolbritz über die Jahre enorm verschlechtert. Selbst an den Wochenenden ist ein starker Verkehr an LKW's zu beobachten, welche einen erheblichen Anteil der Lärmbelastung verursachen. Das Schlafen mit geöffneten Fenster in der Nacht ist zu einer Herausforderung geworden und der Aufenthalt im Freien ist an vielen Tagen nicht zu ertragen.</p> <p>Die vorgetragenen Gründe sollten ausreichend sein, um die Situation der sehr hohen Lärmbelästigung in Bolbritz durch die Errichtung einer Schallschutzwand zu entschärfen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen und nicht weiter berücksichtigt</p> <p>wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt</p>	<p>Die erfolglose Petition wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).</p>
24	Wohnungsbau-genossenschaft Einheit Bautzen eG vom 27.03.2018	<p>(H) Juri-Gagarin-Straße, Jan-Skala-Straße, Albert-Einstein-Straße, Otto-Nagel-Straße:</p> <p>Wir sind von unseren Genossenschaftlern und Mietern in den letzten Wochen hingewiesen wurden, dass es in den vergangenen Monaten zu einer Verstärkung des Lärmpegels in den o. g. Bereichen gekommen ist. Der Grund für die Verstärkung des Lärmpegels ist der verstärkt erhöhte Straßenverkehr auf der Autobahn A 4, der immer mehr zunimmt.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
				abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).
25	Bürgerhinweis vom 27.03.2018	<p>(H) Gleisanschluss Bombardier-Werk: Der Gleisanschluss zum Bombardier-Werk, welcher die Wilthener Str. kreuzt. Durch die querliegenden Gleise wird hier von jedem darüber hinwegfahrenden Fahrzeug ein stark erhöhter Lärmpegel erzeugt, insbesondere von leeren LKW mit Anhänger. Diese Spitzenwerte führen zu einer selbst bei geschlossenem Fenster spürbaren Lärmbelastung.</p> <p>(F) Möglicherweise würde eine bautechnische Umgestaltung der Gleisquerung hier eine nachhaltige Entlastung bringen. Ich bitte Sie meinen Hinweis zu prüfen und bei der Fortschreibung des Maßnahmenplanes zu berücksichtigen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt</p>	<p>Der Hinweis, dass die querliegenden Gleise einen stark erhöhten Lärmpegel erzeugen, wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Eigentümer wird informiert mit der Bitte um Prüfung.</p>
26	Bürgerhinweis vom 27.03.2018	<p>(H, F) BAB 4, Teichnitz: der gesamte Ortsteil Bautzen Teichnitz inkl. des Haines an der Spree zum Vorstau durch die A4 und die zumindest einseitig nicht vorhandene Lärmschutzwand stark betroffen ist. Der in den letzten Jahren stark angestiegene Verkehr auf der A4 ist bereits hinlänglich in der Öffentlichkeit diskutiert und bewertet worden. Erschwerend für Teichnitz kommt hinzu, dass die Häuser tw. nur wenige Meter neben der Autobahn liegen und, dass in Richtung Dresden-Görlitz zum Teil eine Lärmschutzwand erreicht wurde. Diese bewirkt für die gegenüberliegende Seite eine doppelte Lärmbelastung da nicht nur der Verkehr von Görlitz in Richtung Dresden Lärm verursacht, sondern der von der Schutzwand</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt</p>	<p>Die Bebauung ist in dem Geländemodell, welches der Berechnung gemäß der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) der Lärmkartierung zugrunde liegt, enthalten. Messungen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen</p>

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
		zurückgeworfene Schall eine zusätzliche Belastung darstellt. Hier kann nur eine auf beiden Fahrtrichtungen durchgängige installierte Lärmschutzwand Abhilfe schaffen. Diese wird auch dringend aufgrund der bekannten Verkehrssituation benötigt da ein sechsspuriger Ausbau, welcher eine solche Schutzwand beinhalten würde, in den nächsten Jahrzehnten sicher nicht realisiert wird.		durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen", der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).
27	Bürgerhinweis vom 27.03.2018	(H, F) BAB 4, Bolbritz: Bei geschlossenem Fenster fällt einem das Einschlafen schon schwer, bei offenem Fenster ist es manchmal kaum möglich. Der zunehmende LKW-Verkehr verstärkt diesen Zustand extrem. Wir sind der Meinung dass seitens der Behörden da in den nächsten Jahren unbedingt gegensteuert werden sollte. Schallschutzwände wären da sicher ein Lösungsansatz.	wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt	Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen", der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (Maßnahme V.1).

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
28	Ortschaftsrat Stiebitz vom 10.04.2018	(H) Alt-Rattwitz: Hinweis eines Bürgers für die Lärmaktionsplanung, dass Lärmbelastung im Bereich Alt-Rattwitz sehr hoch ist. Vor allem in den letzten Jahren auch stetig zugenommen	wird zur Kenntnis genommen	Der Straßenbaulastträger, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, wird ein Gutachten beauftragen, welches sich mit dem Thema „nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen durch erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen“, der Frage der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie der Prüfung der Voraussetzungen und der Möglichkeiten der Lärmsanierung auseinandersetzen. Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes – d. h. auch eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen – kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erfolgen. Der Sachverhalt wird weiter durch die Stadt Bautzen verfolgt (MaßnahmeV.1).
29	Ortschaftsrat Niederkaina vom 24.04.2018	(H) Wall Klixer Recycling: Der Ortschaftsrat weist auf den Wall von Klixer Recycling und dessen mögliche Auswirkungen (Reflexion des Schalls ausgehend von der BAB 4) hin.	wird teilweise berücksichtigt	Für den Wall besteht eine gültige Baugenehmigung. Eine wesentliche Eingangsgröße der Lärmkartierung ist das topografische Geländemodell, welches der Berechnung gemäß der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) der Lärmkartierung zugrunde liegt, enthalten. Alle relevanten Geländedaten fließen damit direkt in die Lärmberechnung ein. Messungen sind nicht vorgesehen.
30	Bürgerhinweis vom 15.03.2018	(F) Gartenanlage Bergblick: Bitte um Prüfung Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Gartenanlage Bergblick.	wurde zur Kenntnis genommen und bearbeitet	Persönliche Stellungnahme an den Hinweisgeber erfolgte am 25.04.2018. Der Hinweis/die Forderung wird im Rahmen der

Lfd. Nr.	Hinweisgeber, Stellungnahme	Hinweis (H) – Auflage (A) – Forderung (F) – Einwände (E)	Abwägungsvorschlag	Fachtechnische Stellungnahme
				Lärmaktionsplanung nicht weiter berücksichtigt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden abschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Eine aktuelle Untersuchung zu passiven Lärmschutzmaßnahmen (s. Abschnitt 3.1) zeigt, dass kein weiterer Handlungsbedarf notwendig ist.
31	Bürgerhinweis vom 18.04.2018	(H, F) Wirtschaftszone der Oberlausitz-Kliniken: regelmäßig am Sonntag, ... pünktlich kurz nach 7 Uhr / 7.30 Uhr werden wir sehr „unsanft“ geweckt durch den Lärm aus der Wirtschaftszone: Glasmüll wird entsorgt und die Müllpresse wird gestartet. Manchmal auch schon eher. Außerdem passiert das Gleiche sonntags meist gegen 13.30 bis 14.00 Uhr, so dass eine Mittagsruhe unmöglich ist. Weiterhin beginnen wochentags um 5 Uhr oder manchmal auch eher die Entladearbeiten der Lieferfahrzeuge ... auch das ist mit einem starken Geräuschpegel verbunden. Eine Lärmschutzmaßnahme ist dringend notwendig, ein Tor, Anbringen von Dämmung ...	wird zur Kenntnis genommen, aber nicht weiter berücksichtigt	Es handelt sich um einen Hinweis zum grundsätzlichen Betriebsablauf/zur Betriebsführung. Daher wird der Hinweis an das Landratsamt Bautzen, Umweltamt (Untere Immissionsschutzbehörde) als zuständige Behörde weitergeleitet. Der Hinweisgeber erhält eine persönliche Stellungnahme zur Weiterleitung. Die Hinweise werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht weiter berücksichtigt.