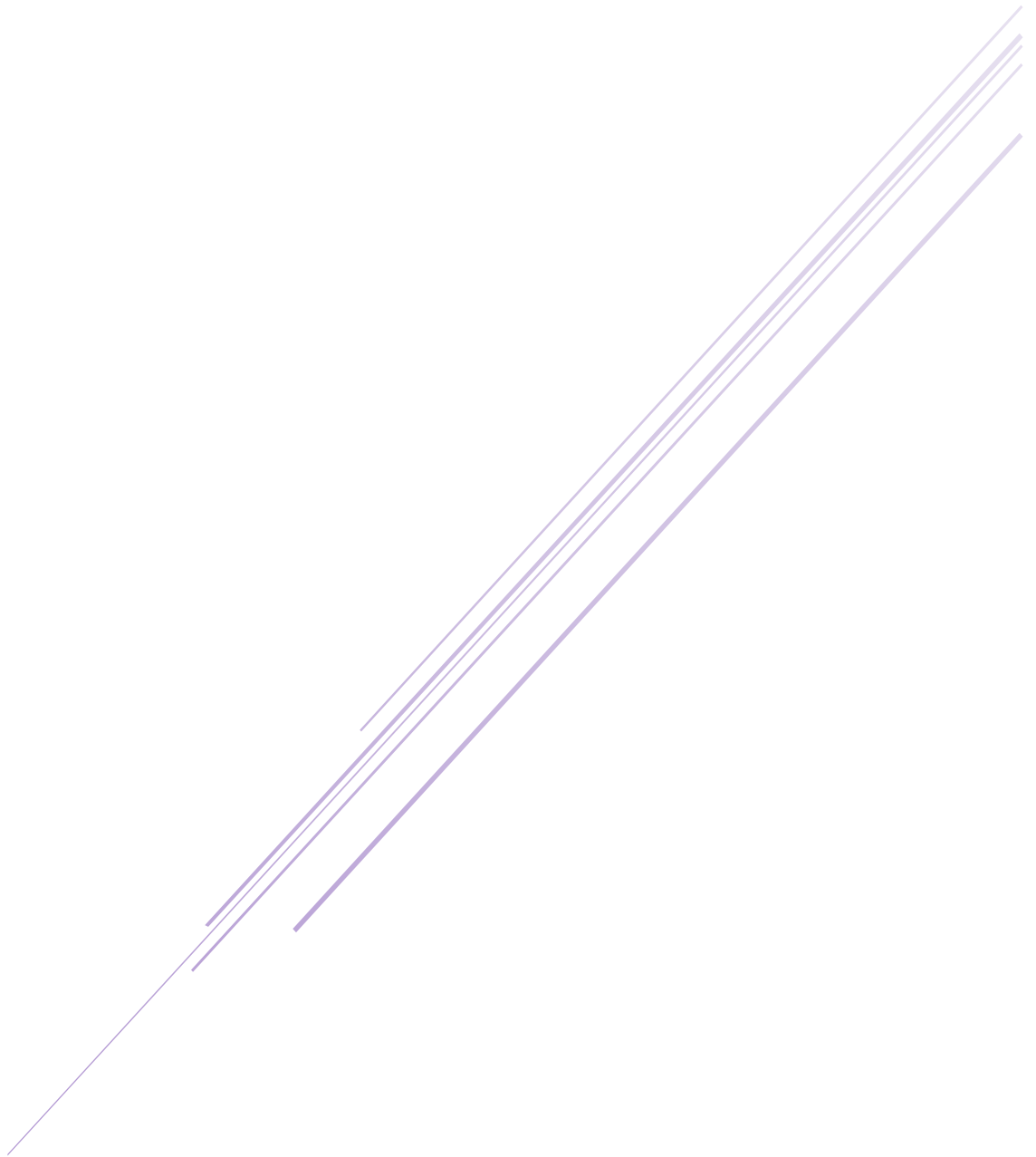


LÄRMAKTIONSPLANUNG 2024



Gemeinde Moritzburg
Bau- und Ordnungsverwaltung

Inhalt

Anlagenverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	2
1. Einführung	3
2. Allgemeines	4
2.1 Gemeinde Moritzburg.....	4
2.2 Entstehung und Wirkung von Lärm	4
2.3 Grundlagen der Lärmaktionsplanung	5
2.4 bisherige Lärmaktionsplanung	5
2.5 Verfahrensablauf Lärmaktionsplanung 2023/2024	5
3. Lärmsituation.....	8
3.1 Lärmkartierung.....	8
3.2. Betroffenheiten.....	8
3.3. Öffentlichkeitsbeteiligung	8
3.3. Analyse der Ergebnisse	9
3.4. bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärmreduzierung	9
4. Lärmminderung	10
4.1 Potentiale der Lärmminderung	10
4.1.1. Bauliche Maßnahmen.....	10
4.1.2. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	11
4.1.3. Planerische/Strategische Maßnahmen	11
4.2. Festlegen von ruhigen Gebieten	12
4.3. Maßnahmen der Lärmaktionsplanung.....	12
4.3.1. Beurteilung der Maßnahmen	12
4.3.2. Bauliche Maßnahmen.....	13
4.3.3. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	14
4.3.4. Planerische/Strategische Maßnahmen	19
5. Zusammenfassung	21
Quellenverzeichnis	23

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 – Lärmkartierung L_{DEN}

Anlage 2 – Stellungnahmen frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3 – Stellungnahmen Entwurf LAP

Anlage 4 -TöB-Beteiligung Entwurf LAP

Anlage 5 – Zusammenfassung und Bewertung aller Maßnahmen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Verfahrensablauf

1. Einführung

Die Gemeinde Moritzburg, gelegen im Norden von Dresden, ist bestens erschlossen durch das klassifizierte Straßennetz. Vier Staatsstraßen und drei Kreisstraßen bringen den Verkehr durch und nach Moritzburg - und damit auch den Lärm.

Lärm ist nicht sichtbar. Man kann ihn auch nicht anfassen. Umso schwerer ist es, die Thematik Lärm zu durchdringen. Der Schalldruckpegel wird berechnet und nicht gemessen. Subjektiv fühlt es sich jedoch meistens „lauter“ an, als das, was die Berechnungsergebnisse versprechen. Lärm ist eines der größten Umweltprobleme, das durch die Bevölkerung wahrgenommen wird. Erreicht die Lärmbelastung eine bestimmte Schwelle, so wird ihr auch eine gesundheitsschädigende Wirkung zugeschrieben. Viel eher setzt jedoch bereits die Minderung der Lebensqualität ein.

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde ein europaweit einheitliches Regelwerk zur Erfassung, Bewertung und Vermeidung sowie Minderung von Umgebungslärm beschlossen und später in nationales Recht umgesetzt (BImSchG). Daraus resultiert die turnusmäßige Lärmaktionsplanung durch alle deutschen Gemeinden.

Mit der Lärmaktionsplanung 2024 möchte die Gemeinde Moritzburg im Rahmen ihrer Möglichkeiten Maßnahmen erfassen, um dem Lärm und seiner steigenden Entwicklung entgegen zu wirken. Dazu soll zunächst ein kurzer Überblick zu den allgemeinen Randbedingungen gegeben werden. Anschließend soll die derzeitige Lärmsituation dargestellt und Vorschläge zur Lärminderung unterbreitet werden. Schließlich soll ein umsetzbares und wirksames Maßnahmenpaket vorgestellt und die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung zusammengefasst werden.

2. Allgemeines

2.1 Gemeinde Moritzburg

Die Gemeinde Moritzburg setzt sich aus den sechs Ortsteilen Auer, Boxdorf, Friedewald, Moritzburg, Reichenberg und Steinbach zusammen. Neben etwa 65 Kilometern des örtlichen Straßennetzes wird die Gemeinde auch durch das klassifizierte Straßennetz erschlossen. Insbesondere sind dies:

- Staatsstraße S80 (Ost-West-Verbindung) auf knapp vier Kilometern Länge,
- Staatsstraße S81 (Ost-West-Nord-Verbindung) auf über acht Kilometern Länge,
- Staatsstraße S177 (Ost-West-Verbindung) auf knapp drei Kilometern Länge,
- Staatsstraße S179 (Nord-Süd-Verbindung) auf über sechs Kilometern Länge,
- Kreisstraße (Nord-Süd-West-Verbindung) K8014 auf über drei Kilometern Länge,
- Kreisstraße (Nord-Süd-West-Verbindung) K8018 auf über einem Kilometer Länge,
- Kreisstraße (Nord-Süd-West-Verbindung) K8019 auf über vier Kilometern Länge.

2.2 Entstehung und Wirkung von Lärm

„Geräusche entstehen durch Schwingungen und breiten sich in der Luft als Schallwellen aus. Die Stärke des Schalls, also die Lautstärke, kann man messen. Die Messgröße heißt Schalldruck, der angezeigte Messwert ist der Schalldruckpegel und wird in Dezibel (dB) angegeben. Ein Schallereignis stellt sich als kleinste Druckschwankung um den atmosphärischen Luftdruck dar; diese Schwingung wird vom Gehör wahrgenommen. Das Lautstärkeempfinden eines Schallereignisses wird dabei grundsätzlich durch ebendiesen Schalldruck und zudem durch die Frequenz bestimmt.“¹

Gemäß 16. BImSchV sind Schallimmissionen aus Verkehrslärm (Straße und Schiene) durch Berechnungen zu ermitteln. Dies ist erforderlich, da Schallimmissionen insbesondere im Straßenverkehr starken Schwankungen unterliegen und eine Messung lediglich eine Momentaufnahme darstellen kann, die ungeeignet ist, beispielsweise Schallschutzmaßnahmen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens festzulegen.

Bei der Berechnung der sogenannten Beurteilungs(schalldruck)pegel² für den Tag (6 bis 22 Uhr) und für die Nacht (22 bis 6 Uhr) werden neben den Geräuschimmissionen der Kraftfahrzeuge unter Berücksichtigung von Verkehrsbelegung, -zusammensetzung sowie Geschwindigkeit die geometrischen Randbedingungen (Ausbreitungsweg), aber auch der Straßenbelag herangezogen. Mit der Einführung der RLS19 wurde die Berechnung gegenüber der RLS90 verfeinert. Auf die Details dieser Änderungen soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Es ist jedoch festzustellen, dass sich durch detailliertere Berechnungen zwar das Emissionsmodell verbessert haben mag, dieses jedoch gleichzeitig für den Laien noch unverständlicher geworden ist. Dieser ist geneigt, „Lärm“ und Schalldruckpegel zu verwechseln. Bei Lärm handelt es sich nämlich um eine individuelle Empfindung. Diese ist per se nicht messbar. Dieses subjektive Empfinden wird jedoch häufig herangezogen, wenn sich über „Verkehrslärm“ beschwert wird.

In Abhängigkeit der Dauer und Häufigkeit von Immissionen können sich verschiedene Auswirkungen auf die Umwelt ergeben. Insbesondere für die menschliche Gesundheit kann

¹ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, <https://www.bmu.de/themen/laerm/laerm-schutz-im-ueberblick/was-ist-laerm>, abgerufen am 02.01.2024, 11:40 Uhr

² Berechnung erfolgt nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19

sich bei Dauerbelastungen ein signifikant erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen ergeben³.

2.3 Grundlagen der Lärmaktionsplanung

§ 47ff BImSchG in Verbindung mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet zur Erstellung strategischer Lärmkarten, sowie zur Aufstellung darauf aufbauender Lärmaktionspläne einschließlich der Information der Öffentlichkeit. Demnach sind für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr und Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr eine Lärmkartierung durchzuführen.

In Deutschland ist EBA sowohl für die Lärmkartierung als auch für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken zuständig.

In Sachsen wurde für die Lärmkartierung das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) als zuständig benannt. Als Eingangsgrößen für die Lärmkartierung gelten die geografische Lage der Straße, die Verkehrsbelegung (unterteilt in vier Klassen), zulässige Höchstgeschwindigkeiten, das Vorhandensein von Lichtsignalanlagen sowie Kreisverkehren, Lärmschutzbauwerke, Unterführungen, der vorhandene Straßenbelag, das natürliche bzw. künstliche Gelände, die vorhandene Bebauung und deren Höhe⁴.

Gemäß § 47e BImSchG liegt die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung auf Grundlage der Lärmkartierung bei den Kommunen. Die Lärmkartierung wird ein Jahr vor der Frist zur Abgabe der Lärmaktionsplanung der Kommunen durch das LfULG übergeben.

2.4 bisherige Lärmaktionsplanung

Die Gemeinde Moritzburg hat im Jahr 2015 eine Vorprüfung zur Lärmaktionsplanung durchführen lassen. Das beauftragte Ingenieurbüro IVAS empfahl das Verfahren abzubrechen bzw. zu verschieben, da es zwar zu einer hohen Lärmbelastung käme, aber keine vollständige Kartierung gegeben sei, um die Situation abschließend zu bewerten⁵.

Die Gemeinde Moritzburg hat somit im Jahr 2016 sowie im Jahr 2018 in seiner Berichterstattung gegenüber dem LfULG keinen Maßnahmenplan vorgelegt.

2.5 Verfahrensablauf Lärmaktionsplanung 2024

Ein konkreter Verfahrensablauf für die Lärmaktionsplanung wird durch den Gesetzgeber nicht vorgegeben. Eine ausreichende Beteiligung und Information der Öffentlichkeit ist jedoch erforderlich. Der individuelle Verfahrensablauf für die Lärmaktionsplanung 2024 der Gemeinde Moritzburg ist in Abbildung 1 dargestellt.

³ Umweltbundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen#studien-zu-larm>, abgerufen am 02.01.2023, 12:00 Uhr

⁴ A. Rink, Lärmkartierung 2022, Präsentation vom 05.04.2023, Folie 6 f

⁵ IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Vorprüfung Lärmaktionsplanung, Präsentation Technischer Ausschuss 05.03.2025, Folie 23

Aufgrund der sehr limitierten Möglichkeiten der Gemeinde bei der Umsetzung von Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung gab es im Gemeinderat kontroverse Diskussionen, ob ein Lärmaktionsplan mit Maßnahmen aufwändig erstellt werden soll. Im Ergebnis der Diskussion wurde am 23.10.2023 beschlossen, dass die Lärmaktionsplanung durch die Verwaltung im Rahmen ihrer Möglichkeiten erstellt werden soll.

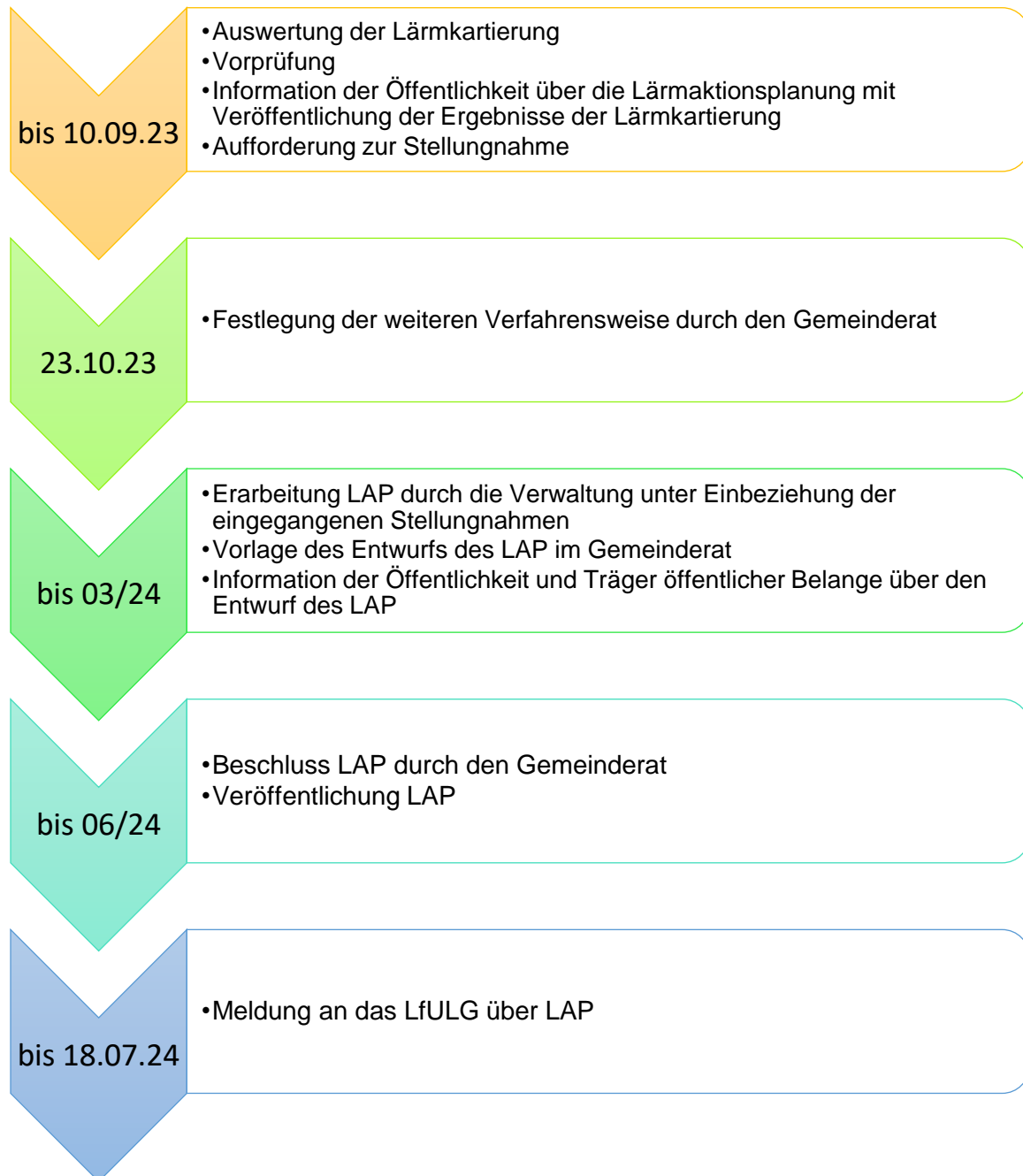


Abbildung 1

Begleitend zur Lärmaktionsplanung sollen Messungen an signifikanten Orten im Gemeindegebiet durchgeführt werden. Diese Orte wurden von den Ortschafräten vorgeschlagen. Die Messungen sollen eine Transparenz für Bürgerinnen und Bürger erzeugen. Da Lärm nicht messbar und subjektiv ist, sollen die gemessenen Schalldruckpegel den berechneten Pegeln entgegeng gehalten werden. Auch wenn es sich bei der Messung nur

um Momentaufnahmen handelt, soll so die Transparenz der für Laien nur schwer zu durchschauenden Werte erhöht werden.

3. Lärmsituation

3.1 Lärmkartierung

Die maßgebende Lärmkartierung wurde 2022 durch das LfULG durchgeführt. Die Ergebnisse wurden aufbereitet und 2023 an die Kommunen übergeben. Die für die Gemeinde Moritzburg aufgestellten Karten sind in Anlage 1 dieser Unterlage beigefügt. Die Kartierung ist aufgeteilt nach L_{DEN} und L_{NIGHT} – also dem Mittelungspegel über den Tag von 06:00 bis 22:00 Uhr und dem Mittelungspegel über Nacht von 22:00 bis 06:00 Uhr.

Die Vergleichbarkeit mit früheren Lärmkartierungen ist aufgrund zahlreicher Änderungen im Ermittlungsverfahren nicht mehr gegeben.⁶ Die Lärmkartierung ist für jedermann im Internet abrufbar (umwelt.sachsen.de/karten-und-gis-daten-zum-fachthema-larm-6374.html).

3.2. Betroffenheiten

Neben der Lärmkartierung selbst wurde ebenfalls eine Tabelle mit sogenannten Betroffenheiten übergeben. Darin wurde aufgestellt, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner wie stark betroffen sind.

In der Gemeinde Moritzburg sind 205 Einwohnerinnen und Einwohner tagsüber einem Mittelungspegel von über 65 dBA und 211 Einwohnerinnen und Einwohner während der Nacht einem Mittelungspegel von über 55 dBA ausgesetzt. Diese Grenzwerte entsprechen der relevanten Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Schulen sind im Gemeindegebiet nicht betroffen.

3.3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Einwohnerinnen und Einwohner wurden über das Amtsblatt am 01.08.2023 sowie über das Beteiligungsportal des Freistaates und die Internetseite der Gemeinde Moritzburg über die Lärmaktionsplanung in Kenntnis gesetzt. Außerdem erschien am 18.08.2023 ein Artikel in der regionalen Ausgabe der Sächsischen Zeitung⁷.

Es gingen insgesamt 12 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern (siehe Anlage 2) ein sowie Stellungnahmen der Ortschaftsräte, die die Thematik ebenfalls in den Ortschaftsratsitzungen besprochen haben. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung in der Gemeinde Moritzburg zur Lärmaktionsplanung wird somit ausgeprägt und niederschwellig durchgeführt.

Nach Fertigstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans wird die Öffentlichkeit erneut beteiligt und die Stellungnahmen abgewogen. Sie werden dem Lärmaktionsplan als Anlage 3 beigefügt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird als Anlage 4 beigefügt.

⁶ F. Karas, Lärmkartierung 2022 – eine Herausforderung für alle Beteiligten, Präsentation am 05.04.2023, Folie 20

⁷ J. Krille, Wenn der Straßenlärm gefährlich wird, Sächsische Zeitung, S. 16, Ausgabe 18.08.2023

3.3. Analyse der Ergebnisse

Aus der Lärmkartierung geht hervor, dass die Hauptbelastung durch Verkehrslärm auf der Dresdner Straße/S179 und der S81 im Bereich Friedewald/Reichenberg generiert wird. Eine Bebauung im kartierten Bereich ist überwiegend an der Dresdner Straße vorzufinden, sodass sich hier auch die meisten Betroffenheit ergeben.

Durch die eingegangenen Stellungnahmen der Einwohnerinnen und Einwohner geht jedoch hervor, dass insbesondere auch im Bereich der Schlossallee/Meißner Straße/Radeburger Straße (S179/S80) im Ortsteil Moritzburg und im Bereich der Großenhainer Straße (S81) im Ortsteil Auer eine hohe Belastung vorliegt. Beide Bereiche wurden nicht kartiert, weil die Verkehrsbelegung unter drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr liegt. Eine gesicherte Aussage über den vorliegenden Mittelungspegel und somit über die tatsächliche Lärmbetroffenheit kann an dieser Stelle deswegen nicht getroffen werden.

Die Ortschaftsräte, welche sich ebenfalls mit der Thematik auseinandergesetzt haben, führen darüber hinaus weitere Lärmquellen im Gemeindegebiet an:

- Lärmschwerpunkt Kötzschenbrodaer Straße zwischen S81 und Ortseingang Lindenau (Ortschaftsrat Friedewald)
- Lößnitzgrundstraße (Ortschaftsrat Reichenberg)
- August-Bebel-Straße zwischen Schule und Ortseingang Wahnsdorf (Ortschaftsrat Reichenberg)

Aufgrund der fehlenden Kartierung ist auch hier die Beurteilung der tatsächlichen Betroffenheit nicht möglich. Die ausbleibende Kartierung in diesen Bereichen ist mit der Verkehrsbelastung von unter drei Millionen Fahrzeugen im Jahr zu erklären.

3.4. bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Im Rahmen der Realisierung der Ortsumgehung Ortsteil Auer wurde entlang der Weinböhlauer Straße eine Schallschutzwand installiert. Darüber hinaus wurde die Deckschicht im Bereich zwischen Wahnsdorfer Straße und Kreisverkehr auf der S179 saniert.

Weitere Maßnahmen, die zwar nicht primär aus Schallschutzgründen realisiert wurden, jedoch positive Auswirkungen auf die Lärmreduzierung haben, sind der Gehwegbau an der S179 im Ortsteil Reichenberg, der Radfahrstreifen am Kunzer Marktweg sowie die Förderung des ÖPNV durch den sukzessiven barrierefreien Umbau der Haltestellen im Gemeindegebiet.

4. Lärminderung

4.1 Potentiale der Lärminderung

Zielstellung der Lärmaktionsplanung ist die Lärminderung sowie der Schutz ruhiger Gebiete. Dafür ergeben sich zahlreiche Ansätze. Diese sollen hier zunächst auszugsweise dargestellt werden. Unter Punkt 4.3 sollen dann ganz konkrete Maßnahmen im Gemeindegebiet dargestellt werden und ihre mögliche Wirkung eruiert werden. Zu betonen ist, dass nicht alle Möglichkeiten direkt von der Gemeinde umgesetzt werden können/müssen.

4.1.1. Bauliche Maßnahmen

Maßnahme	Wirkung	Zuständigkeit	Kosten
Fahrbahnbelag austauschen (z.B. Pflaster), sanieren, Einbau lärmindernder Deckschicht	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Lärmreduzierung möglich • Wirkung von „Flüsterasphalt“ lässt mit der Zeit nach • Sinnvoll bei stark befahrenen Straßen mit mittlerer bis hoher Geschwindigkeit 	Baulastträger	hoch
Lärmschutzwände	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Lärmreduzierung im Nahbereich möglich 	Baulastträger (oder Kommune in Eigenleistung)	hoch
Umgehungsstraßen bauen	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Lärmreduzierung möglich • Kann neue Belastungen hervorrufen 	Baulastträger	hoch
Einbau Lärmschutzfenster (passiver Lärmschutz)	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Lärmreduzierung möglich bei geschlossenem Fenster • Zunächst sollte aktiver Lärmschutz geprüft werden 	Baulastträger oder Eigentümer oder Kommune in Eigenleistung	mittel
Umgestaltung Straßenraum zur Temporeduzierung (Grünflächen, Radverkehrsanlagen, Querungshilfen, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Mittlere Lärmreduzierung möglich • Verlangsamung des Verkehrs • Erhöhung Abstand zwischen Schallquelle und Bebauung • Erhöhung Verkehrssicherheit 	Baulastträger oder Verkehrsbehörde	mittel

4.1.2. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Maßnahme	Wirkung	Zuständigkeit	Kosten
Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit, Überwachung der Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> Mittlere Lärmreduzierung möglich Verlangsamung des Verkehrs Erhöhung Verkehrssicherheit 	Verkehrsbehörde	gering
Einschränkung des Verkehrs (z.B. für LKW)	<ul style="list-style-type: none"> Mittlere Lärmreduzierung möglich Kann neue Belastungen hervorrufen 	Verkehrsbehörde	Gering
Schaffung von Koordinierungsstrecken („Grüne Welle“)	<ul style="list-style-type: none"> Mittlere Lärmreduzierung möglich durch Verstetigung des Verkehrs 	Baulastträger oder Verkehrsbehörde	mittel
Verkehrslenkung (z.B. LKW-Lenkungskonzept, Parkleitsystem)	<ul style="list-style-type: none"> Mittlere bis hohe Lärmreduzierung möglich Kann neue Belastungen hervorrufen Erhöhung Verkehrssicherheit möglich 	Verkehrsbehörde oder Gemeinde	gering bis mittel

4.1.3. Planerische/Strategische Maßnahmen

Maßnahme	Wirkung	Zuständigkeit	Kosten
Verhinderung von Wohngebieten in verlärmten Bereichen	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Wirkung, da Konflikt vermieden wird 	Gemeinde	gering
Ausweisung von Flächen für Lärmschutz	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Lärmreduzierung möglich Flächenverfügbarkeit muss gegeben sein 	Gemeinde	gering
Ausweisung von Grünflächen/Schaffung von Stadtgrün	<ul style="list-style-type: none"> Geringe Lärmreduzierung möglich Positive Wahrnehmung durch Einwohnerinnen und Einwohner 	Gemeinde	mittel bis hoch
Förderung Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Mittlere Wirkung, da Konflikte reduziert werden Erhöhung Verkehrssicherheit 	Baulastträger oder Gemeinde	mittel bis hoch

Förderung ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> Mittlere Wirkung, da Konflikte reduziert werden Erhöhung Verkehrssicherheit 	Landkreis, Verkehrsverbund, Gemeinde	mittel bis hoch
----------------	--	--------------------------------------	-----------------

4.2. Festlegen von ruhigen Gebieten

Bereits in der Voruntersuchung zur Lärmaktionsplanung 2015 wurde festgestellt, dass insbesondere die in der Gemeinde Moritzburg vorhandenen Landschaftsschutz- und FFH-Gebiete einen hohen Schutzanspruch haben und als ruhige Gebiete abzuleiten sind.

Weitere Gebiete sind dem nicht hinzuzufügen.

4.3. Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Die Maßnahmen ergeben sich aus Vorschlägen der Verwaltung sowie aus Vorschlägen aus den eingegangenen Stellungnahmen von Bürgern und Ortschaftsräten. Es sollen die Maßnahmen anhand von drei Kriterien bewertet werden. Für jede Maßnahme ergibt sich ein Maßnahmensteckbrief. Maßnahmen mit einem Wert von 0 kommen in die Kategorie B. Die Umsetzung der Maßnahmen in Kategorie B erfolgt, wenn alle Maßnahmen aus Kategorie A abgearbeitet sind. Außerdem sind alle Maßnahmen der Kategorie B im Rahmen des nächsten Lärmaktionsplanes erneut zu betrachten.

Nummer	Name der Maßnahme	Ortsteil
Beschreibung der Maßnahme		
Bewertung von Kosten, Wirkung, Umsetzungswahrscheinlichkeit		
Maßnahmenwert	Umsetzungshorizont	Kategorie

4.3.1. Beurteilung der Maßnahmen

Die Maßnahmen sollen anhand ihrer Bedeutung und Realisierbarkeit gewichtet werden. Dazu werden die Kriterien Wirkung, Kosten und Umsetzungswahrscheinlichkeit zunächst einzeln beurteilt und ihre Werte dann miteinander multipliziert. Die Maßnahmen werden dann anhand des sich ergebenden Wertes sortiert. Eine komplette Übersicht aller Maßnahmen ist in Anlage 5 als Tabelle dargestellt.

$$\text{Kosten} \times \text{Wirkung} \times \text{Umsetzungswahrscheinlichkeit} = \text{Maßnahmenwert}$$

Kosten (1 bis 3 Punkte)

1 Punkt	es entstehen Kosten im sechsstelligen Bereich für die Gemeinde, die derzeit nicht zu beziffern sind
2 Punkte	es entstehen Kosten zwischen 3.001 und 99.999 Euro für die Gemeinde
3 Punkte	es entstehen Kosten unter 3.000 € oder nur Personalkosten für die Gemeinde

Wirkung (0 bis 3 Punkte)

0 Punkte	Lärmreduzierung ist unklar oder ungewiss
1 Punkt	es ist eine leichte Lärmreduzierung oder nur eine kurzfristige Wirkung möglich
2 Punkte	Mittlere Lärminderung möglich
3 Punkte	es ist eine deutliche Lärminderung möglich, es entstehen weitere positive Effekte z.B. hinsichtlich der Verkehrssicherheit

Umsetzungswahrscheinlichkeit (0 bis 3 Punkte)

*	Die Maßnahme liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Die Bewertung der Umsetzungswahrscheinlichkeit erfolgt nach der Abfrage bei den zuständigen Stellen.
0 Punkte	Umsetzungswahrscheinlichkeit ist nicht gegeben; in der Regel dann, wenn die Gemeinde nicht zuständig ist oder der Gemeinderat in der Vergangenheit Entscheidungen getroffen hat, die der Maßnahme entgegen stehen
1 Punkt	Umsetzungswahrscheinlichkeit ist unbekannt, weil noch Entscheidungen ausstehen
2 Punkte	Umsetzungswahrscheinlichkeit ist gegeben
3 Punkte	Umsetzung erscheint als wahrscheinlich

4.3.2. Bauliche Maßnahmen

M1	Fahrbahnbelag August-Bebel-Straße	Reichenberg
<p>Der Ortschaftsrat Reichenberg bemängelt den Fahrbahnbelag auf der August-Bebel-Straße (Pflaster). Insbesondere im Bereich zwischen Großenhainer Straße und Am Wasserturm. In diesem Bereich stehen die Wohngebäude teilweise unmittelbar an der Fahrbahn. Weder Gehweg noch Grünstreifen dienen der Abschottung. Die August-Bebel-Straße gehört nicht zu den kartierten Straßen, eine objektive Aussage zu den vorliegenden Immissionen kann daher nicht getroffen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Zuständigkeit für die Realisierung der Maßnahme liegt bei der Gemeinde Moritzburg. Eine Verbesserung der Fahrbahnoberfläche, zum Beispiel in der Form von Asphalt, können eine hohe Lärmreduzierung ermöglichen.</p> <p>Kosten: hoch Wirkung: hohe Lärmreduzierung möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: gegeben</p>		
6	Mittel- bis langfristige Umsetzung	A1

M2	Erhöhung Schallschutzwand Weinböhlauer Straße	Auer
<p>Die bei der Errichtung der Ortsumgehung entstandene Schallschutzwand entlang der Weinböhlauer Straße wird als zu kurz und zu niedrig wahrgenommen. Konkrete Berechnungen, die auf eine unzureichende Dimensionierung der Schallschutzwand hinweisen, liegen nicht vor. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde der festgesetzte Schallschutz erbracht. Nach Anhörung des Straßenbaulastträgers wird eine Erhöhung der Schallschutzwand abgelehnt.</p> <p>Kosten: gering, da Kosten durch Freistaat zu tragen wären Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: nicht gegeben</p>		
0		B

M3	Errichtung Schallschutzwand Kötzschenbrodaer Straße	Friedewald
<p>Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde der festgesetzte Schallschutz für die Errichtung der S81 erbracht. Nach Anhörung des Straßenbaulastträgers wird eine Erhöhung der Schallschutzwand abgelehnt.</p>		

Kosten: gering, da Kosten durch Freistaat zu tragen wären		
Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich		
Umsetzungswahrscheinlichkeit: nicht gegeben		
0		B

M4a	Errichtung eines Kreisverkehrs S80/S81	Auer
Der Ortschaftsrat Auer fordert die Errichtung eines Kreisverkehrs im Bereich der LSA. Die Realisierung der S80/81 wurde 2009 planfestgestellt und kurze Zeit danach fertig gestellt. Die Errichtung des Kreisverkehrs liegt im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers. Nach Anhörung des Straßenbaulastträgers wird eine Erhöhung der Schallschutzwand abgelehnt.		
Kosten: gering, da Kosten durch Freistaat zu tragen wären		
Wirkung: Lärmreduzierung unklar		
Umsetzungswahrscheinlichkeit: nicht gegeben		
0		B

M4b	Geschwindigkeitsabhängige LSA S80/S81	Auer
Alternativ fordert der Ortschaftsrat Auer eine geschwindigkeitsabhängige LSA-Steuerung. Diese hat der Straßenbaulastträger im Rahmen der Anhörung nicht ausgeschlossen. Es sind Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger erforderlich, um die konkreten Umsetzungsmöglichkeiten zu klären. Die Übernahme der Kosten hat der Straßenbaulastträger nicht in Aussicht gestellt.		
Kosten: gering, da Kosten durch Freistaat zu tragen wären		
Wirkung: Lärmreduzierung unklar		
Umsetzungswahrscheinlichkeit: unbekannt		
2	Mittel- bis langfristige Umsetzung	A2

M5	Errichtung einer Mittelinsel Ortseingang	Auer
Der Ortschaftsrat Auer fordert die Errichtung einer Mittelinsel zur Reduzierung der Einfahrtsgeschwindigkeit in den Ortsteil Auer. Derzeit ist etwa 200 m hinter der Gemarkungsgrenze ein stationäres Geschwindigkeitsmessgerät aufgestellt. Dies diszipliniert einfahrende Fahrzeugführer zur Einhaltung der maximalen Höchstgeschwindigkeit.		
Die Errichtung einer Mittelinsel liegt im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers. Nach Anhörung des Straßenbaulastträgers wird die Errichtung einer Mittelinsel nicht in Aussicht gestellt.		
Kosten: gering, da Kosten durch Freistaat zu tragen wären		
Wirkung: geringe Lärmreduzierung möglich		
Umsetzungswahrscheinlichkeit: nicht gegeben		
0		B

4.3.3. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

M6	Flächendeckender Einsatz von Dialogdisplays	alle OT
Durch Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt es zu vermeidbaren Lärmerhöhungen im betroffenen Bereich. Dialogdisplays können die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterstützen. Die Kosten für eine Geschwindigkeitsmesstafel betragen etwa 2.000 €. Bereits sechs Exemplare werden derzeit durch die Gemeindeverwaltung an verschiedenen Standorten temporär angebracht. An besonders kritischen Punkten sollten fest verbaute Dialogdisplays eingesetzt werden. Deswegen sollten folgende Stellen berücksichtigt werden:		
<ul style="list-style-type: none"> • S80 Höhe Siedlerweg • S80 Höhe Kalkreuther Straße 		

- S179 Höhe Am Bildchen
- S179 Höhe Kirche
- S179 Höhe Niedergasse
- S179 Höhe Tankstelle
- S81 Höhe Fiebigweg
- S81 Höhe Siedlerweg/Querweg
- K8014 Höhe Eichenweg (private Tafel vorhanden)
- K8018 Höhe Kurhausstraße
- Löbnitzgrundstraße Höhe Meiereiweg
- Großenhainer Straße Höhe Gartenstraße
- August-Bebel-Straße Höhe Hausnummer 33 (OT Reichenberg)
- Wahnsdorfer Straße Höhe Feldstraße

Der Einsatz von Dialogdisplays sollte sich nicht nur auf die kartierten Straßen begrenzen. Auch auf andere Straßen, die häufig mit überhöhter Geschwindigkeit passiert werden, kommt es zu vermeidbaren Lärmerhöhungen. Denen ist mit Einsatz eines Dialogdisplays entgegenzuwirken.

Kosten: gering (jeweils einzeln)
 Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich
 Umsetzungswahrscheinlichkeit: wahrscheinlich

18	kurzfristige Umsetzung	A1
----	------------------------	----

M7	Geschwindigkeitsreduzierung S179	Moritzburg
----	----------------------------------	------------

Aus Lärm- und Sicherheitsgründen wurde vermehrt die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Schlossallee gefordert. Die Zuständigkeit für die Realisierung der Maßnahme liegt bei der Straßenverkehrsbehörde – in diesem Fall das Landratsamt Meißen.
 In der Kartierung ist die Schlossallee nicht enthalten und aus Sicherheitsgründen wird lediglich im Bereich des Fußgängerüberweges Schlossallee 3a eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet.
 Im Rahmen der Anhörung hat die Straßenverkehrsbehörde keine Stellung bezogen zur aufgeworfenen Fragestellung, da nicht alle für die Prüfung erforderlichen Unterlagen vorliegen. Die Gemeinde Moritzburg wird den Sachverhalt als Prüfauftrag an die Straßenverkehrsbehörde geben und darum bitten, alle erforderlichen Unterlagen für die Bewertung zu beschaffen.

Kosten: gering
 Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich
 Umsetzungswahrscheinlichkeit: offen

*	kurzfristige Umsetzung	A2
---	------------------------	----

M8	Verdeutlichung zulässige Höchstgeschwindigkeit S179	Reichenberg
----	---	-------------

Der Ortschaftsrat Reichenberg fordert ein weiteres Verkehrszeichen 274-50 im Bereich des Sportplatzes Reichenberg sowie eine Bodenmarkierung mit der Zahl 50. Die Zuständigkeit für die Realisierung der Maßnahme liegt bei der Straßenverkehrsbehörde – in diesem Fall das Landratsamt Meißen.
 Durch die Fußgänger-LSA im Bereich des Sportplatzes hat sich die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit deutlich an die zulässige Geschwindigkeit angenähert. Ein zusätzliches Verkehrszeichen 274-50 wurde im Zuge der LSA-Installation bereits realisiert. Dass eine Bodenmarkierung eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung bewirkt, ist nicht anzunehmen.

Kosten: gering
 Wirkung: Lärmreduzierung unklar
 Umsetzungswahrscheinlichkeit: offen

0		B
---	--	---

M9	Geschwindigkeitsreduzierung S80	Moritzburg
<p>Aus Lärm- und Sicherheitsgründen wurde vermehrt die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Meißner Straße/Radeburger Straße gefordert. Die Zuständigkeit für die Realisierung der Maßnahme liegt bei der Straßenverkehrsbehörde – in diesem Fall das Landratsamt Meißen.</p> <p>In der Kartierung ist dieser Bereich der S80 nicht enthalten und aus Sicherheitsgründen wurde zwischen Ortseingang und Einmündung S80/S179 eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet.</p> <p>Im Rahmen der Anhörung hat die Straßenverkehrsbehörde keine Stellung bezogen zur aufgeworfenen Fragestellung, da nicht alle für die Prüfung erforderlichen Unterlagen vorliegen. Die Gemeinde Moritzburg wird den Sachverhalt als Prüfauftrag an die Straßenverkehrsbehörde geben und darum bitten, alle erforderlichen Unterlagen für die Bewertung zu beschaffen.</p> <p>Kosten: gering Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: offen</p>		
*	kurzfristige Umsetzung	A2

M10	Geschwindigkeitsreduzierung S81	Auer
<p>Aus Lärm- und Sicherheitsgründen wurde vermehrt die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Großenhainer Straße gefordert. Die Zuständigkeit für die Realisierung der Maßnahme liegt bei der Straßenverkehrsbehörde – in diesem Fall das Landratsamt Meißen.</p> <p>In der Kartierung ist dieser Bereich der S81 nicht enthalten. Eine Umsetzung der Maßnahme aus Sicherheitsgründen wurde ebenfalls durch die Verkehrsbehörde und letztlich durch den Landrat persönlich abgelehnt.</p> <p>Kosten: gering Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: nicht gegeben</p>		
0		B

M11	Geschwindigkeitsreduzierung S81	Friedewald
<p>Aus Lärmschutzgründen wird vom Ortschaftsrat die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der S81 vor der Einmündung Kötzschenbrodaer Straße auf 50 km/h gefordert. Außerdem wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h auf der S81 vor der Brücke über den Lößnitzbach gefordert sowie eine Ausweitung des Tempo 70-Bereiches zwischen Friedewald und Weinböhlen. Derzeit sind im Knotenpunktbereich 70 km/h angeordnet. Die Zuständigkeit für die Realisierung der Maßnahme liegt bei der Straßenverkehrsbehörde – in diesem Fall das Landratsamt Meißen.</p> <p>In der Kartierung ist dieser Bereich der S81 enthalten, jedoch werden keine Betroffenheiten im Sinne der Lärmkartierung dadurch hervorgerufen.</p> <p>Im Rahmen der Anhörung hat die Straßenverkehrsbehörde keine Stellung bezogen zur aufgeworfenen Fragestellung, da nicht alle für die Prüfung erforderlichen Unterlagen vorliegen. Die Gemeinde Moritzburg wird den Sachverhalt als Prüfauftrag an die Straßenverkehrsbehörde geben und darum bitten, alle erforderlichen Unterlagen für die Bewertung zu beschaffen.</p> <p>Kosten: gering Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: offen</p>		
*	kurzfristige Umsetzung	A2

M12	Verkehrskontrollen Geschwindigkeit und Motorgeräusche	alle OT
<p>Durch Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt es zu vermeidbaren Lärmerhöhungen im betroffenen Bereich. Auf der Großenhainer Straße im Ortsteil Auer gibt es eine stationäre Radarkontrolle. Gefordert werden ebenfalls stationäre Radarkontrollen im Bereich S179 OT Reichenberg sowie auf der S81 OT Friedewald. Verkehrskontrollen können zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führen. Die</p>		

Umsetzungswahrscheinlichkeit hängt davon ab, wie viel Personal der Polizei für diese Aufgaben zur Verfügung gestellt werden und welche Software in der Verkehrsbehörde für die Auswertung der Messungen Verwendung findet. Eine regelmäßige Anfrage der Verwaltung zur Überprüfung der Geschwindigkeit und Motorengeräusche ist erforderlich.

Kosten: gering

Wirkung: geringe Lärmreduzierung möglich (kurzfristig)

Umsetzungswahrscheinlichkeit: gegeben

6	kurzfristige Umsetzung	A1
---	------------------------	----

M13a	Leitsystem Autobahn	OT Boxdorf, Reichenberg
------	---------------------	-------------------------

Moritzburg ist an der Autobahnabfahrt Dresden-Wilder Mann ausgeschildert. Dadurch wird insbesondere der Schwerverkehr durch den Ortsteil Boxdorf entlang der straßenbegleitenden Wohnbebauung über die S179 geleitet. Die Autobahnabfahrt Dresden-Flughafen erscheint insbesondere für den Schwerlastverkehr und die unmittelbare Anbindung des Gewerbegebietes Boxdorf sinnvoller. Die Zuständigkeit für das Leitsystem an Autobahnen obliegt der Autobahn GmbH.

Die Gemeindeverwaltung sollte die Änderung des Leitsystems bei der zuständigen Stelle anfragen um eine Verkehrsverlagerung zu erzielen. Im Rahmen der Anhörung hat die Autobahn GmbH mitgeteilt, dass ein Entfernen der Beschilderung von Moritzburg an der Autobahnabfahrt Wilder Mann möglich ist, die Kosten jedoch zu Lasten der Gemeinde Moritzburg gehen.

Kosten: gering

Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich

Umsetzungswahrscheinlichkeit: wahrscheinlich

18	kurzfristige Umsetzung	A1
----	------------------------	----

M13b	Leitsystem Autobahn	OT Boxdorf, Reichenberg
------	---------------------	-------------------------

Moritzburg ist an der Autobahnabfahrt Dresden-Wilder Mann ausgeschildert. Dadurch wird insbesondere der Schwerverkehr durch den Ortsteil Boxdorf entlang der straßenbegleitenden Wohnbebauung über die S179 geleitet. Die Autobahnabfahrt Dresden-Flughafen erscheint insbesondere für den Schwerlastverkehr und die unmittelbare Anbindung des Gewerbegebietes Boxdorf sinnvoller. Die Zuständigkeit für das Leitsystem an Autobahnen obliegt der Autobahn GmbH.

Die Gemeindeverwaltung sollte die Änderung des Leitsystems bei der zuständigen Stelle anfragen um eine Verkehrsverlagerung zu erzielen. Im Rahmen der Anhörung hat die Autobahn GmbH mitgeteilt, dass ein Entfernen der Beschilderung von Moritzburg an der Autobahnabfahrt Wilder Mann möglich ist, eine Neuausschilderung an der Autobahnabfahrt Flughafen jedoch kostenintensiv ist und die Kosten jzu Lasten der Gemeinde Moritzburg gehen.

Kosten: hoch

Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich

Umsetzungswahrscheinlichkeit: nicht gegeben

0		B
---	--	---

M14	Parkleitsystem	Moritzburg
-----	----------------	------------

Der Ortsteil Moritzburg als touristisches Ziel verfügt derzeit über kein Parkleitsystem. Durch den Parksuchverkehr entsteht im betroffenen Bereich ein erhöhtes Verkehrs- und damit Lärmaufkommen. Durch eine bessere Organisation des ruhenden Verkehrs kann im betroffenen Bereich, insbesondere zu den touristischen Stoßzeiten eine mittlere Lärmreduzierung erreicht werden.

Kosten: mittel

Wirkung: mittlere Lärmreduzierung im betroffenen Bereich möglich

Umsetzungswahrscheinlichkeit: wahrscheinlich, hohes Verlangen durch OR

12	Mittelfristige Umsetzung	A1
----	--------------------------	----

M15	Fahrverbot für Motorräder	Moritzburg
<p>Der Ortsteil Moritzburg ist häufig gewähltes Ziel von Motorradfahrern. Motorräder, die hochtourig und mit überhöhter Geschwindigkeit anreisen, sind häufiger Grund für Lärmbeschwerden. Ein gefordertes Fahrverbot für Motorräder im Ortsteil Moritzburg liegt jedoch weder in der Zuständigkeit der Gemeinde Moritzburg noch ist dieses umsetzbar. Alternativ sollten regelmäßige Kontrollen stattfinden (s. M12).</p> <p>Im Rahmen der Anhörung hat die Straßenverkehrsbehörde keine Stellung bezogen zur aufgeworfenen Fragestellung, da nicht alle für die Prüfung erforderlichen Unterlagen vorliegen. Die Gemeinde Moritzburg wird den Sachverhalt als Prüfauftrag an die Straßenverkehrsbehörde geben und darum bitten, alle erforderlichen Unterlagen für die Bewertung zu beschaffen.</p> <p>Kosten: gering Wirkung: mittlere Lärmreduzierung im betroffenen Bereich möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: offen</p>		
*	Mittelfristige Umsetzung	A2

M16	Sperrung K8018 für Schwerlastverkehr	Friedewald
<p>Der Ortschaftsrat in Friedewald fordert die Sperrung der K8018 für den Schwerverkehr. Die Zuständigkeit für die Realisierung der Maßnahme liegt bei der Straßenverkehrsbehörde – in diesem Fall das Landratsamt Meißen. Die K8018 ist Teil des klassifizierten Straßennetzes, welches für die Führung des Schwerlastverkehrs prädestiniert ist. Insbesondere in den Ortslagen führt dies zu Konflikten bezüglich subjektiver Empfindungen hinsichtlich Lärm und Sicherheit.</p> <p>Im Rahmen der Anhörung hat die Straßenverkehrsbehörde keine Stellung bezogen zur aufgeworfenen Fragestellung, da nicht alle für die Prüfung erforderlichen Unterlagen vorliegen. Die Gemeinde Moritzburg wird den Sachverhalt als Prüfauftrag an die Straßenverkehrsbehörde geben und darum bitten, alle erforderlichen Unterlagen für die Bewertung zu beschaffen.</p> <p>Kosten: gering Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: offen</p>		
*	kurzfristige Umsetzung	A2

M17	Leitsystem Schwerlastverkehr	OT Friedewald
<p>Der Ortschaftsrat Friedewald fordert eine Optimierung des Leitsystems für den Schwerlastverkehrs (Führung über Niederwarthaer Brücke) zur Entlastung der K8018. Zuständig für die Realisierung der Maßnahme ist die Große Kreisstadt Radebeul.</p> <p>Im Rahmen der Anhörung hat die große Kreisstadt Radebeul angekündigt, die Wegweisung zu optimieren.</p> <p>Kosten: gering Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: wahrscheinlich</p>		
6	kurzfristige Umsetzung	A1

M18	Tempo-30-Zonen	Alle OT
<p>Die Straßenverkehrsordnung erlaubt das Anordnen einer Tempo-30-Zone in Wohngebieten im Einvernehmen mit der Gemeinde. Der Gemeinderat hat die Anordnung einer Tempo-30-Zone im östlichen Bereich des Ortsteiles Moritzburg abgelehnt.</p> <p>Kosten: gering Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich Umsetzungswahrscheinlichkeit: nicht gegeben</p>		
0		B

4.3.4. Planerische/Strategische Maßnahmen

M19	Ausbau ÖPNV, Steigerung Attraktivität ÖPNV	alle OT
<p>Die Gemeinde Moritzburg hat drei ÖPNV-Konzepte beauftragt und arbeitet die Maßnahmen sukzessive ab. Um den MIV-Anteil und somit eine der Hauptursachen für Verkehrslärm zu verringern, ist ein Ausbau zugunsten der anderen Verkehrsarten zu forcieren. Ein flächendeckend attraktives und barrierefreies Haltestellennetz im Gemeindegebiet ist dafür erforderlich. Insbesondere im Bereich der S179 verkehrt die Linie 477 zwischen Dresden und Moritzburg. Das Potential zur Veränderung des Modal Split für touristische Fahrten zugunsten des ÖPNV auf dieser Magistrale ist vorhanden und kann durch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen entlang der S179 abgerufen werden.</p> <p>Folgende Haltestellen sind in die mittel- und langfristige Planung aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haltestelle Kutscheteichparkplatz • Haltestelle Schloss • Haltestelle Roßmarkt/Käthe-Kollwitz-Platz • Haltestelle Bad Sonnenland • Haltestelle Feldschlösschen • Haltestelle Baumwiese <p>Kosten: mittel (jeweils einzeln) Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich, Erhöhung der Verkehrssicherheit Umsetzungswahrscheinlichkeit: wahrscheinlich, teilweise sind bereits Planungen beauftragt</p>		
12	Mittel- bis langfristige Umsetzung	A1

M20	Ausbau Radwegenetz, Steigerung Attraktivität Radverkehr	alle OT
<p>Die Gemeinde Moritzburg hat einen Masterplan beauftragt und arbeitet vereinzelt Maßnahmen daraus ab. Um den MIV-Anteil und somit eine der Hauptursachen für Verkehrslärm zu verringern, ist ein Ausbau zugunsten der anderen Verkehrsarten zu forcieren. Ein flächendeckend attraktives Radwegenetz im Gemeindegebiet ist dafür erforderlich.</p> <p>Folgende Radwege sind in die mittel- und langfristige Planung aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radweg entlang S179 • Radweg entlang S80 • Radweg entlang S81 • Dazugehörige Ausweichrouten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wiesenweg/Kirchweg ○ Alte Dresdner Straße ○ Wahnsdorfer Straße ○ Anschluss Dresden-Moritzburg Höhe Baumwiese ○ Anschluss Weinböhl-Moritzburg Höhe OT Auer <p>Kosten: hoch Wirkung: geringe bis mittlere Lärmreduzierung möglich, Erhöhung der Verkehrssicherheit Umsetzungswahrscheinlichkeit: wahrscheinlich, teilweise sind bereits Planungen beauftragt</p>		
6	Mittel- bis langfristige Umsetzung	A1

M21	Verhinderung von Wohnbebauung im verlärmten Bereich	Auer, Moritzburg, Steinbach, Reichenberg
<p>Entsprechend der Lärmkartierung befinden sich die Lärmschwerpunkte auf den Staatsstraßen im Gemeindegebiet. Durch eine weitere straßenbegleitende Bebauung entlang dieser Straßen werden aktiv neue Betroffenheiten geschaffen. Dass der Lärm an den Staatsstraßen sich zukünftig signifikant reduzieren wird, ist nicht anzunehmen. Um eine Erhöhung der Betroffenheiten entgegenzuwirken, sind diese bereits jetzt verlärmten Bereiche von weiterer Bebauung freizuhalten.</p> <p>Folgende Bereiche sind von weiterer Wohnbebauung freizuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S179 zwischen Ortseingang Moritzburg und Netto Markt 		

<ul style="list-style-type: none"> • S179 zwischen Ortseingang Reichenberg und Feldschlösschen • S81 im gesamten Ortsteil Auer • S81 im gesamten Ortsteil Steinbach <p>Kosten: gering Wirkung: hohe Wirkung, da keine Erhöhung von Betroffenenheiten Umsetzungswahrscheinlichkeit: unbekannt, Planungsabsichten schlagen sich im FNP nieder</p>		
9	Mittelfristige Umsetzung	A1

M22	Verhinderung von weiteren Industriegebieten im Dresdner Norden	alle
<p>Der Ortschaftsrat Auer fordert, der Landeshauptstadt Dresden entgegen zu halten, dass die zunehmende Industrieansiedlung sich negativ auf die Schalldruckpegel im Gemeindegebiet auswirkt und zu zunehmenden Betroffenenheiten führt.</p> <p>Im Rahmen der Anhörung hat die Landeshauptstadt auf die Genehmigungsverfahren der Bebauungspläne und die Lärmschutzgutachten, die im Zuge dessen aufgestellt wurden, verwiesen. Ein Ende der Ansiedlung von weiteren Großunternehmen hat die Landeshauptstadt nicht in Aussicht gestellt.</p> <p>Kosten: gering Wirkung: mittlere Lärmreduzierung möglich, da keine Erhöhung des Verkehrs Umsetzungswahrscheinlichkeit: nicht gegeben</p>		
0		B

5. Zusammenfassung

Als Gemeinde mit unter 10.000 Einwohnern gibt es nur sehr limitierte Möglichkeiten Einfluss auf die Lärminderung an kartierten Straßen zu nehmen, da die Gemeinde weder Straßenbaulastträger noch Verkehrsbehörde für diese Bereiche ist. In der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Moritzburg wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung weitere Lärmschwerpunkte in die Planung aufgenommen.

Von den insgesamt 22 Maßnahmen werden elf zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan – Kategorie A1 empfohlen. Weitere fünf Maßnahmen bleiben bis zur abschließenden Klärung ihrer Umsetzungsmöglichkeiten ebenfalls unter Vorbehalt im Lärmaktionsplan-Kategorie A2 enthalten. Die Maßnahmen mit einem Maßnahmenwert von 0 werden im Lärmaktionsplan in Kategorie B geführt. Die Umsetzung der Maßnahmen in Kategorie B ist im nächsten Lärmaktionsplanes erneut zu betrachten und gegebenenfalls nach Ergreifen der anderen Maßnahmen vorzuziehen.

Lediglich die umzusetzenden Maßnahmen M6 sowie M13 haben direkten Einfluss auf im Rahmen der Lärmkartierung festgestellten Betroffenheiten. Alle anderen Maßnahmen beziehen sich nur indirekt auf die bestehenden Betroffenheiten oder greifen gar nicht kartierte Schwerpunkte im Gemeindegebiet auf.

Folgende Maßnahmen sind Bestandteil des Lärmaktionsplans- Kategorie A1.

Nummer	Name der Maßnahme
M1	Fahrbahnbelag August-Bebel-Straße
M4b	Geschwindigkeitsabhängige LSA
M6	Flächendeckender Einsatz von Dialogdisplays
M12	Verkehrskontrollen Geschwindigkeit und Motorengeräusche
M13a	Leitsystem Autobahn - Entfernen Ausschilderung
M13b	Leitsystem Autobahn – Ausschilderung erneuern
M14	Parkleitsystem
M17	Leitsystem Schwerlastverkehr
M19	Ausbau ÖPNV, Steigerung Attraktivität ÖPNV
M20	Ausbau Radwegenetz, Steigerung Attraktivität Radverkehr
M21	Verhinderung von Wohngebieten im verlärmten Bereich

Für folgende Maßnahmen konnte im Rahmen der Anhörung nicht die Umsetzungswahrscheinlichkeit ermittelt werden. Sie verbleiben bis zur abschließenden Klärung deswegen unter Vorbehalt im Lärmaktionsplan-Kategorie A2.

Nummer	Name der Maßnahme
M7	Geschwindigkeitsreduzierung S179
M9	Geschwindigkeitsreduzierung S80
M11	Geschwindigkeitsreduzierung S81
M15	Fahrverbot für Motorräder
M16	Sperrung K8018 für Schwerlastverkehr

Bis auf die Maßnahmen M4b, M12, M13a sowie M17 ist die Gemeinde Moritzburg selbst für die Umsetzung zuständig.

Die Maßnahmen M6, M12, M13a, M17 sowie M21 sind jeweils mit geringen finanziellen Mitteln für die Gemeinde Moritzburg zu realisieren. Alle weiteren Maßnahmen sind in Abhängigkeit der Haushaltsplanung zu bewerten

Zusätzlich zur Lärmaktionsplanung werden Messungen im Gemeindegebiet durchgeführt, um die Transparenz für Bürgerinnen und Bürger in vermeintlich verlärmten Bereichen zu erhöhen. Die Ergebnisse der Messungen sind Momentaufnahmen und werden nicht direkt in die Lärmaktionsplanung eingehen können.

Abschließend ist festzustellen, dass die vorliegende Lärmkartierung nicht ausreichend ist, um eine Bewertung aller angeführten Lärmschwerpunkte abschließend zu bewerten. Dennoch enthält der Lärmaktionsplan ein überschaubares Maßnahmenpaket mit zehn Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Situation in der Gemeinde Moritzburg führen können. Bei zukünftigen Lärmkartierungen ist der Untersuchungsbereich entsprechend zu erweitern auch wenn dies gegebenenfalls mit finanziellem Aufwand für die Gemeinde Moritzburg verbunden ist.

Quellenverzeichnis

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, <https://www.bmuv.de/themen/laerm/laermenschutz-im-ueberblick/was-ist-laerm>, abgerufen am 02.01.2024, 11:40 Uhr
- Umweltbundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen#studien-zu-larm>, abgerufen am 02.01.2023, 12:00 Uhr
- Umweltbundesamt, Lärmaktionsplanung-Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Juli 2023
- Umweltbundesamt, Ruhige Gebiete- eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Oktober 2018
- A. Rink, Lärmkartierung 2022, Präsentation vom 05.04.2023
- IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Vorprüfung Lärmaktionsplanung, Präsentation Technischer Ausschuss 05.03.2015
- IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Vorprüfung Lärmaktionsplanung, Februar 2015
- D. Ohm, Erfahrungen aus der Planungspraxis, Präsentation vom 05.04.2023
- F. Karas, Lärmkartierung 2022 – eine Herausforderung für alle Beteiligten, Präsentation am 05.04.2023
- P. Gamer, Grundsätze und Ziele der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Präsentation vom 05.04.2023
- RLS-19: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 19, Ausgabe 2019. FGSV-Nr. 052
- Schall 03: Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

Anlage 1

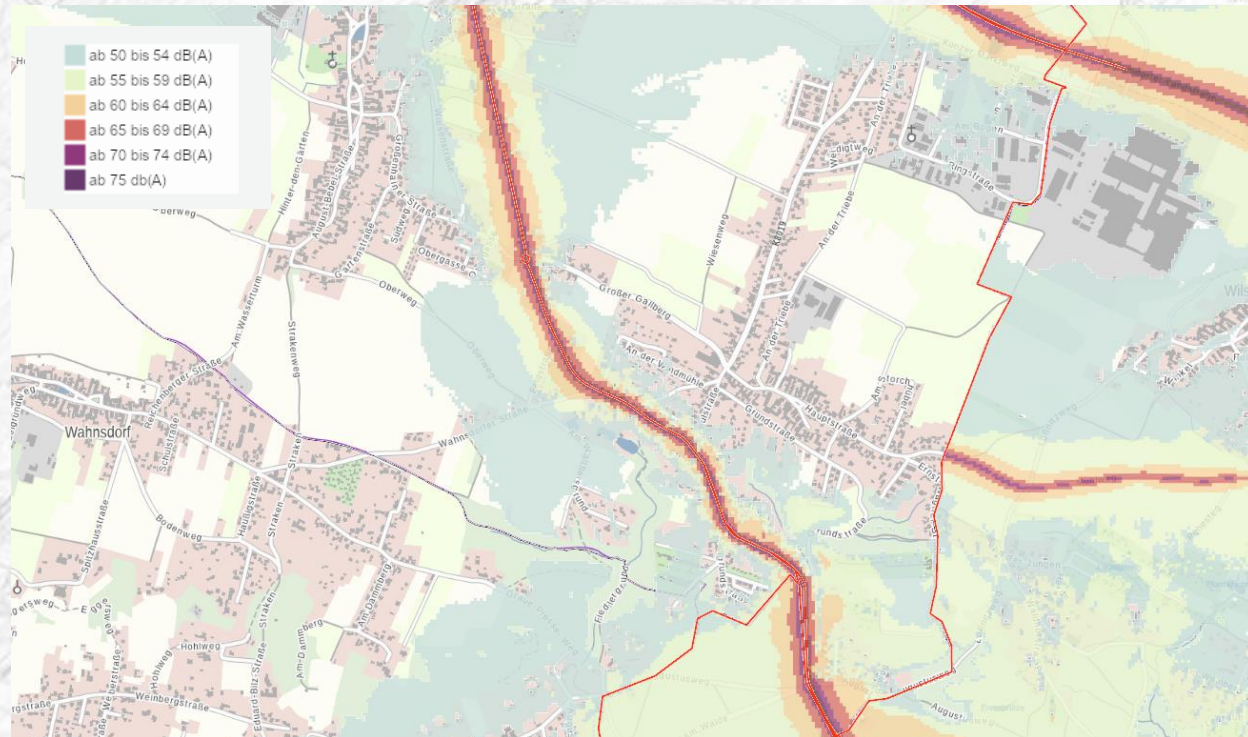


Lärmkartierung 2022

MORITZBURG

GEMEINDEVERWALTUNG

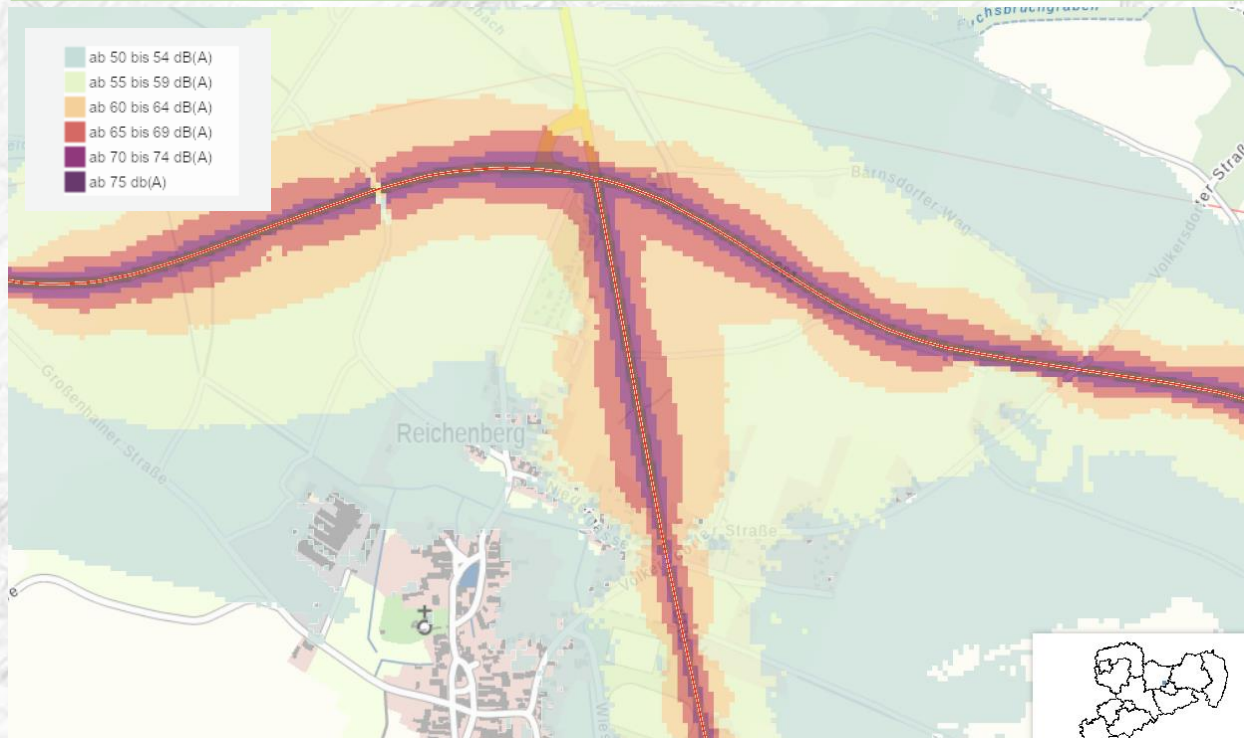
Lärmkartierung Boxdorf L DEN



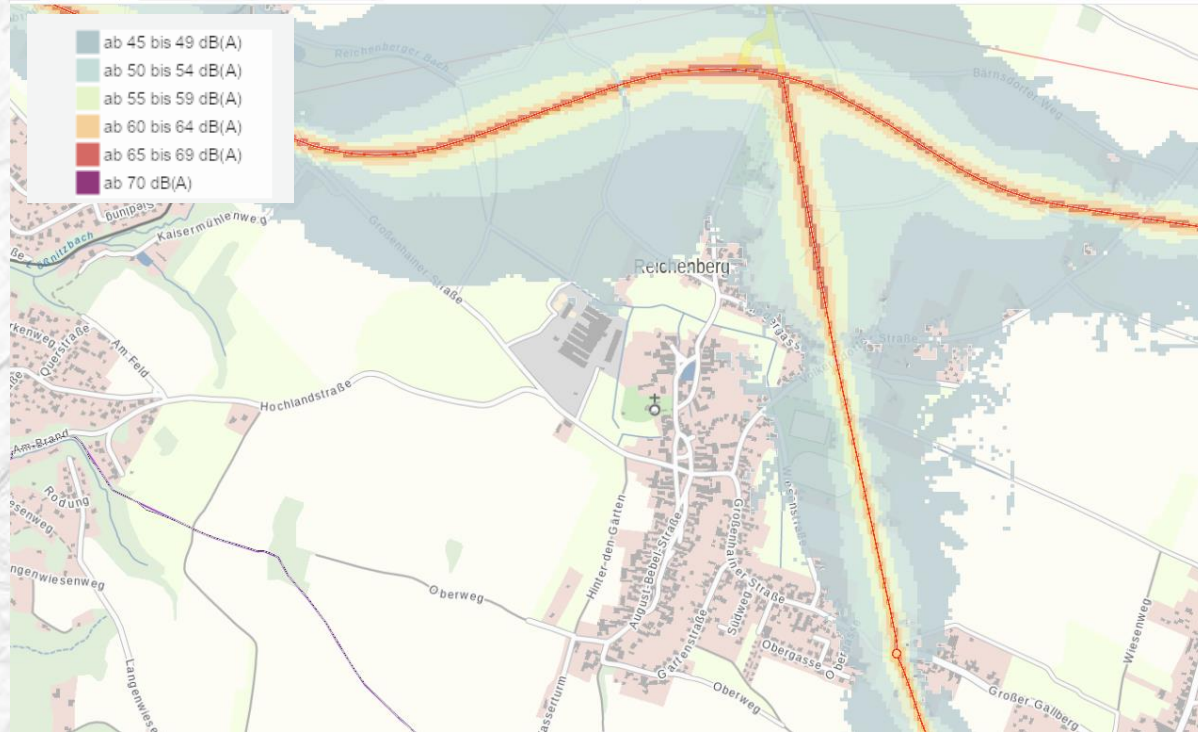
Lärmkartierung Boxdorf L_n



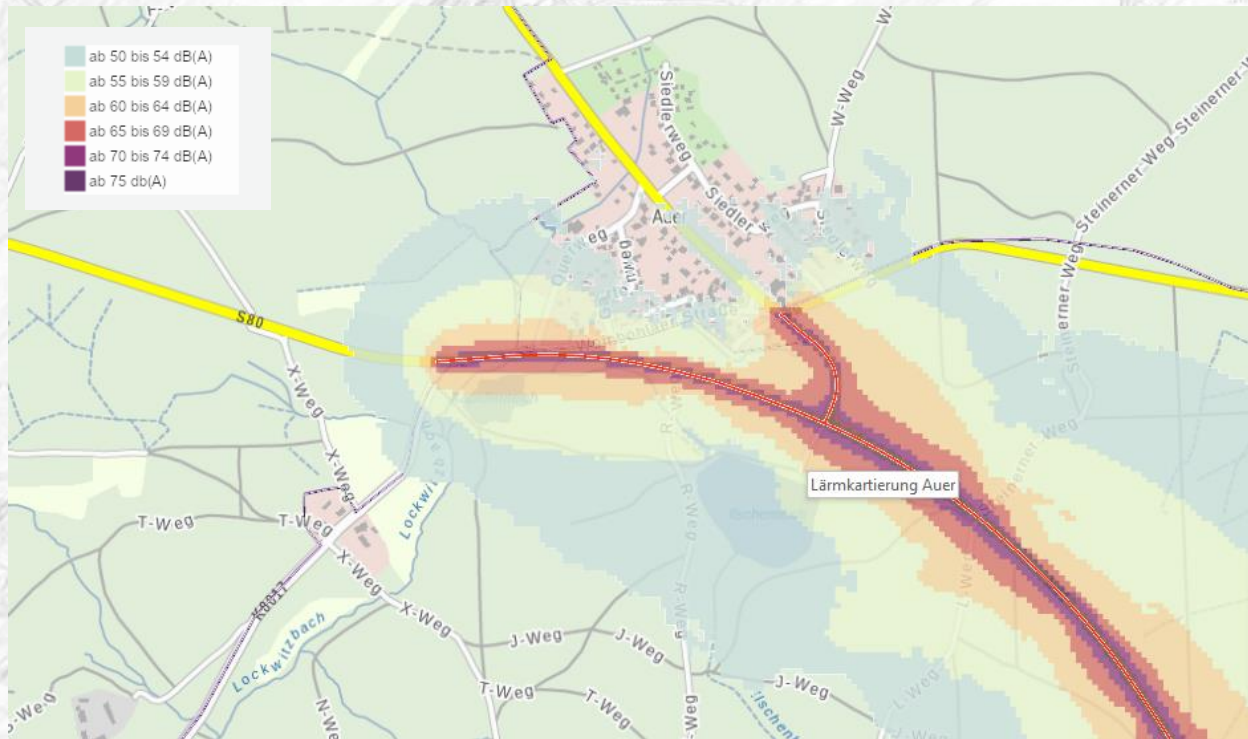
Lärmkartierung Reichenberg L DEN



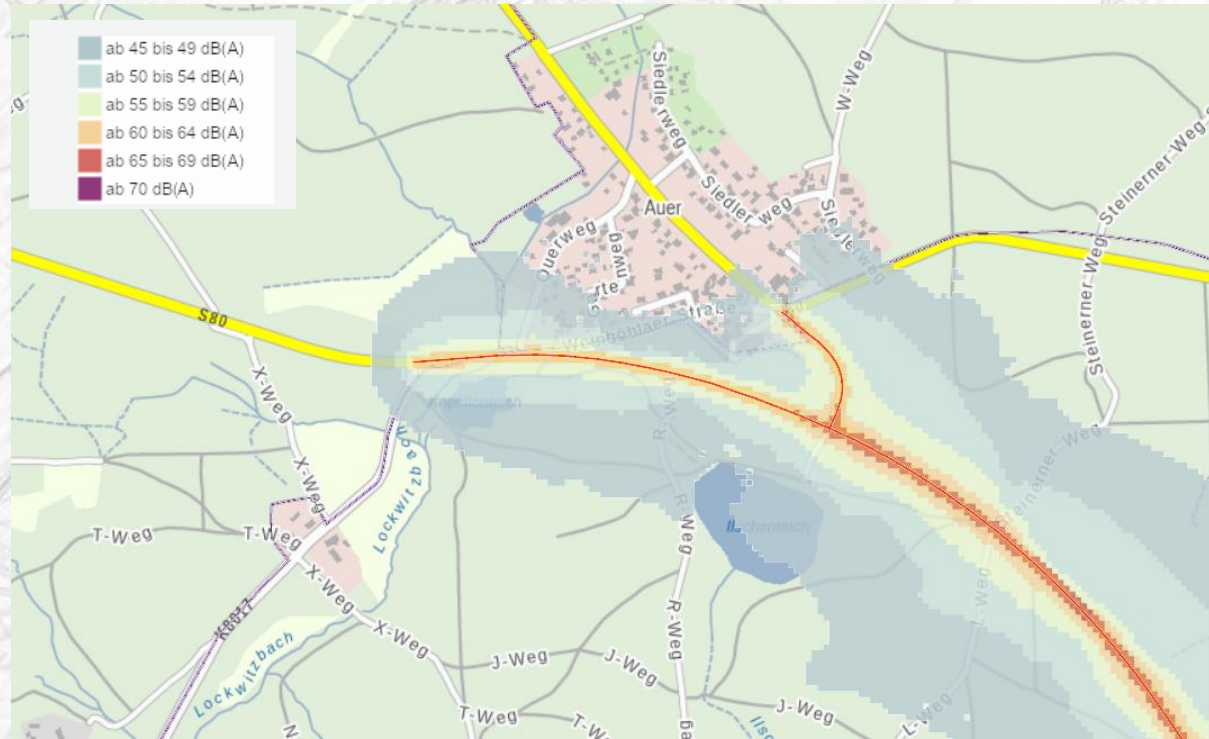
Lärmkartierung Reichenberg L_n



Lärmkartierung Auer L DEN



Lärmkartierung Auer L_n



Anlage 2

Einwand	Mögliche Maßnahme
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, anlässlich der laufenden Lärmkartierung in Moritzburg möchten wir die Verkehrslärmbelastigung im oben angegebenen Bereich aufmersam machen. Wegen immer höheren Verkehrsaufkommens wird der Lärmpegel immer höher. Daran ändert auch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h nichts, da diese an der Einmündung Kalkreuther Straße aufgehoben wird und die Verkehrsteilnehmer in Richtung Auer dort oftmals über Gebühr beschleunigen. Besonders prekär ist das durch die außergewöhnlich Lärmemissionen bei Zweirad- und Sportfahrzeugen, und da besonders an den Wochenenden. Es sollte in Moritzburg eine motorradfreie Zone eingerichtet werden. Wir bitten um Berücksichtigung. Vielen Dank im Voraus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dialogdisplay Meißner Straße aufstellen
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich würde mich freuen, wenn auch die Schloßallee als einer der Knotenpunkte vieler Touristen und Pendler in die Lärmaktionsplanung aufgenommen wird. Gerade an den Wochenenden und zu den Stoßzeiten ist die Lärmbelastigung immens. Auch durch die schlauchartige Straßenanlegung verschwindet der Schall der Motorengeräusche meist durch die Fenster der Anwohner. Eine zeitlich begrenzte Tempozone im Bereich Schloßallee/Roßmarkt bis Schloßallee/Radeburger/Meißnerstr wäre für viele Anwohner, Touristen und Kraftfahrer eine zufriedenstellende und vertretbare Lösung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Tempo 30 auf der Schlossallee gegenüber Verkehrsbehörde.
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, über den aktuellen Gemeindeböten erfuhren wir über die geplante Lärmaktionsplanung, zu der die Öffentlichkeit zur Beteiligung aufgerufen wird. Mein Name ist [REDACTED] und wir wohnen in der Heinrichstraße [REDACTED] in Friedewald. Betrachtet man die Lärmkartierung der Gemeinde Moritzburg, so sind wir überhaupt nicht vom Lärm, der von der S81 ausgeht, betroffen. In der Realität sieht das leider anders aus. Man könnte meinen, die Agrarfläche und der Hügel hinter unserem Haus schlucken ein wenig den Schall. Aber schlafen wir (bei geöffnetem Fenster natürlich) an der Ostgiebelseite, kommt der Lärm von der Brücke, schlafen wir zur Westgiebelseite, kommt der Lärm aus Richtung Auer. Und das auf Grund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Tempo 70 auf der S81 außerorts in Ortsnähe • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung

<p>der Windrichtung unterschiedlich stark. In den frühen Morgen- und Abendstunden (Berufsverkehr), aber auch nachts. Hier gleicht die Straße oft einer Rennstrecke, was die Lärmbelastung noch einmal deutlich erhöht.</p> <p>An einen gesunden Schlaf ist schon sehr lange nicht mehr zu denken. Selbst die Ruhe auf der Terrasse kann man nicht mehr genießen.</p> <p>Doch wie kann man diese Lärmbelastung verringern? Ich als einzelner betroffener Bürger kann mich nur melden und den Vorschlag von Schallschutzwänden, Geschwindigkeitsbegrenzung und - Überwachung machen. Aber auf diese werden wir wohl vergeblich warten.</p> <p>Ich kann nur sagen, seit dem es die Straße gibt, ist es einfach nicht mehr still. Frage ich in der Nachbarschaft, höre ich gleiche Aussagen.</p> <p>Ich hoffe, dass sich noch viele weitere Betroffene melden und der nervige Lärm im Endeffekt tatsächlich etwas gemindert werden kann.</p>	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir als Bewohner der Gemeinde Moritzburg im Ortsteil Auer sind direkt von dem immer stärker werdenden Straßenlärm am Ende der Weinböhlauer Straße, Abschnitt S80, betroffen.</p> <p>Wir fordern, gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um den Lärm auf ein erträgliches und weniger gesundheitsschädigendes Niveau zu reduzieren.</p> <p>Dass der Verkehr durch den Ausbau der S80/S81 derartig zunehmen würde, war nicht zu erwarten. Bereits in den zwei Jahren, die wir nun im Ortsteil Auer wohnen, hat der Straßenlärm extrem zugenommen. Wir erleben täglich, wie die S80 als Rennstrecke für PKW und insbesondere für Motorräder genutzt wird. Letztere hören wir noch, wenn diese bereits in Weinböhlau sind oder von dort kommen. Die Fahrzeuge beschleunigen bereits an der Kreuzung zum Forsthaus Kreiern, also unmittelbar nach dem Ende der Schallschutzmauer. Gleiches gilt hier auch für die S81 in Richtung Steinbach. Durch den starken Zuwachs an Industrie in Klotzsche/Hellerau fahren noch mehr Fahrzeuge auf dieser Strecke.</p> <p>Der Lärm belastet unser familiäres Zusammenleben. Wir können nicht einmal Fenster für Frischluft auf Kipp offen lassen, weil wir durch den anhaltenden Straßenlärm aus dem Schlaf gerissen werden. Gerade bei hochsommerlichen Temperaturen, leiden wir besonders darunter. Gestörter Schlaf führt erwiesenermaßen zu Inkonzentriertheit und erschwert den Alltag unnötig. Wir fordern deshalb dringend Maßnahmen zur Eindämmung des Lärmpegels:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung • Dialogdisplay Großenhainer Straße

<ul style="list-style-type: none"> - Überarbeitung der Lärmschutzmauer entlang S80 in Richtung Weinböhlä - Erhöhung und deutliche Verlängerung der Lärmschutzmauer - Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf 30 km/h - unpopulär, aber wirksam: ein beidseitiger Blitzer auf der S80 - vermehrte Geschwindigkeitskontroll entlang der S80, auch nachts! 	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, bezugnehmend auf die aktuelle Lärmkartierung und der daraus resultierenden Lärmaktionsplanung wollen auch wir uns dazu zu Wort melden.</p> <p>Wir wohnen seit Ende der 90-er Jahre auf der Weinböhläer Straße im Ortsteil Auer. Anfangs war der Straßenverlauf der S 80 schmal, kurvenreich und von dichtem Baumbestand besäumt. Durch den Neubau der Umgehungsstraße wurde ein begradigtes Asphaltband mit breiten baumlosen Schneisen geschaffen. Mit Beginn der Bauplanung war zu erkennen, dass der Verkehr und damit der Lärm zunehmen wird. Bei der feierlichen Eröffnung des Streckenabschnittes stellte der damalige Planer für Lärm und Schallschutz eine nicht ausreichende Schutzanlage fest. Er war jedoch an sein knappes Budget gebunden.</p> <p>In den letzten und in den zukünftigen Jahren wurde bzw. wird der Industriestandort Dresden-Hellerau immer weiterentwickelt. Aus diesem Grund wurden und werden neue Wohngebiete im Elbtal erschlossen, die Zunahme des Verkehrsflusses nimmt ständig zu. Schwerpunktzeiten sind dabei der Beginn und das Ende der Arbeitsschichten, auch zum Wochenende. Wie in der letzten Verkehrszählung festgestellt wurde, liegt der Verkehrsfluss bereits bei über 3 Mio Fahrzeugen.</p> <p>Aus aktuellem Anlass, dem Bau der Fabriken von Bosch, Jenoptik und der Erweiterung von Infinion sowie neu die Ansiedlung von TSCM, hat der sächsische Wirtschaftsminister in einem Zeitungsinterview geäußert, dass auch der Landkreis Meißen in Bezug auf Arbeitsplätze und benötigter Zulieferbetriebe, von diesen Ansiedlungen profitieren wird. Nicht profitieren werden jedoch alle Anlieger der Verbindungsstraßen. Es sollte nicht nur an Wirtschaftswachstum und Steuereinnahmen gedacht werden, sondern auch an die Infrastruktur, Emissionsschutz und Lebensqualität.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung • Dialogdisplay Großenhainer Straße

<p>Wir, als Anwohner der Verbindungsstraße S 80/S 81 fordern deshalb, dass erforderliche Maßnahmen ergriffen werden, damit sich unsere Lebensqualität nicht noch weiter verschlechtert. Als Maßnahmen wären für uns denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Erweiterung der Schallschutzanlage mit Begrünung - Geschwindigkeitsbeschränkungen - den Einbau von Flüsterasphalt und - die Installation von Blitz-Anlagen inkl. Ampel-Rot-Blitzer <p>Abschließend sei noch anzumerken, dass die Straße von einigen Verkehrsteilnehmern auch als „Rennstrecke“ genutzt wird.</p>	
<p>Lärm betrifft mittlerweile den ganzen Ortsteil Auer, zumal der Verkehr gegenüber 2022 zugenommen hat und entsprechend Prognosen (Bund) weiter zunehmend wird. Abrollgeräusche werden durch zunehmenden Lastverkehr, größere und schwerere Kfz sowie E-Fahrzeuge (vgl Studien durch schnellere Beschleunigung) weiter steigen. Insbesondere nachts können Fenster kaum mehr geöffnet bleiben, das ist besonders bei warmen Temperaturen und in Kinderzimmern maximal bescheiden. Der mittlerweile großflächig fehlende Wald verstärkt das Problem bei beiden Staatsstraßen zusätzlich. Vorschläge: 1. Geschwindigkeitsreduzierung innerorts auf 30 (mindestens nachts zw. 19 und 7 Uhr) und außerorts nachts auf 50 reduzieren. 70er Bereich S80 in beiden Richtungen ausweiten, das ist ein sehr großes Problem (Rennen nachts, rasende Motorräder etc). Lärm teils bis Abzweig Friedewald zu hören => das sind lange Zeiträume und dadurch nahezu unterbrechungsfrei Lärm, weil stetig weitere Fahrzeuge folgen 2. Fußweg schaffen und damit automatisch die durchschnittsgeschwindigkeit im Ort reduzieren, Straßenbankett nicht weiter erhöhen, sondern tiefer ansetzen. 3. Lärmschutzwand an die längst zum Negativen geänderten Bedingungen anpassen (erhöhen und verlängern).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung • Dialogdisplay Großenhainer Straße
<p>Die Radeburger Strasse ist eine Kopfsteinpflasterstraße. In Verlängerung heißt sie Meißner Strasse. Die Meißner Straße ist Tempo 30. Die Radeberger Straße nicht. 2010 wurde die Emil-Höhne-Straße mit Einfamilienhäusern bebaut. Es ist seitdem aus Lärmschutzgründen erforderlich, dass auch die Radeburger Straße Tempo 30 wird. Begründung: über den</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Tempo 30 im Bereich der Querungsstelle gegenüber Verkehrsbehörde

<p>Schwanenteich wird der Schall stark übertragen, besonders bei Nord-Westwind. Ab 5.45 Uhr morgens rattern Lkws mit Hänger über das Kopfsteinpflaster, Busse, Berufsverkehr. Nur wenige fahren 50 km/h. Wir müssen die Fenster schließen und selbst durch 3fach-Verglasung ist noch das Geräusch der Reifen auf dem Pflaster zu hören. Sehr deutlich im Übergang vom Asphalt zum Kopfsteinpflaster. Außerdem queren tagsüber in Höhe Parkplatz Perlhühnerscheune viele Fußgänger im Kurvenbereich die Strasse. Dort ist noch Asphalt, der aber wellig ist, so dass ältere Leute mit Rollator oder auch Kinderwagen, Kinderfahrräder nicht schnell über die Straße gehen können. Das ist sehr gefährlich. Ich erinnere auch an den Unfall mit einer Kutsche. Die Autos und Lkws überholen oft sehr riskant. Man hört auch im Schlosspark sehr laut die Strasse. Für Menschen und Tiere ist dies eine Zumutung. Tempo 30 wäre einem Ausflugsort angemessen. Es sind nur 100 Meter ! Bitte erweitern Sie Tempo 30 auf die gesamte kopfsteingepflasterte Straße!</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dialogdisplay Radeburger Straße
<p>Der Ausbau der Staatsstraße hat zu einer extremen Erhöhung des Verkehrs geführt. Der vorhandene Lärmschutz ist aus unserer Sicht völlig wirkungslos. Besonders in den frühen Morgenstunden ist der Verkehrslärm unerträglich.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung • Dialogdisplay Großenhainer Straße
<p>Die aktuelle Lärmbelästigung durch den Verkehr auf der S80 in beide Fahrtrichtungen hat in den letzten Jahren durch Minderung des Bewuchses (Borkenkäfer/Fällung) sowie erhöhtes Verkehrsaufkommen erheblich zugenommen. Weiter ist überhöhte Geschwindigkeit und der damit steigende Motorenlärm vor allem in den Abendstunden, welcher an den bereits belastenden täglichen Lärm des Berufsverkehr anschließt weithin hörbar, in einer unerträglichen Lautstärke. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit mit realistisch durchsetzenden Mitteln sowie eine Erweiterung der baulichen Abschirmung des Lärm ist für die Bewohnbarkeit des Ortsteil, vor allem der Grundstücke in Nähe der S80 unabdingbar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung • Dialogdisplay Großenhainer Straße
<p>Durch einen starken Sturm wurde 2017 oder 2018 der Wald welcher die S80 zur Weinböhlauer Straße abschirmte fast vollständig zerstört. Dadurch wurde die Lärmbelästigung höher, die Schallschutzwand müsste daher bis zur Kreuzung vorgezogen und gegebenenfalls erhöht werden und auch hinten am Fußweg der von der Weinböhlauer Straße zum Forsthaus kreyern führt müsste die schallschutzwand verlängert werden. Zusätzlich dazu hören wir auch den Lärm der großenhainer Straße sehr stark, wir sind vom Verkehrslärm quasi umzingelt. Wenn dann noch die gern mal zu lauten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung • Dialogdisplay Großenhainer Straße

<p>Motorräder von Moritzburg kommend nach Weinböhla fahren oder retour hören wir deren Lärm bis sie offenbar in Weinböhla ankommen und zwar von laut nach leise zu laut usw...</p>	
<p>Die Staatsstraße S80 wird tagsüber und auch nachts sehr stark befahren. Der Verkehrslärm trägt weit und wird im ganzen Ort als Belastung empfunden. Es gibt nur eine unzureichende Schallschutzwand und keinen ausreichenden Baumbestand mehr, der den Lärm mindern könnte. Hier gibt es sicherlich Verbesserungsmöglichkeiten. Auch wird diese Straße sehr schnell befahren und insbesondere von Motorrädern als Rennstrecke benutzt. Eine Beschränkung und auch Kontrolle der Höchstgeschwindigkeit auf zum Beispiel 70 km/h könnte hier Abhilfe schaffen. Es wirkt außerdem so, als würde der Asphalt zum Abrollgeräusch der Reifen beitragen. Auch die Grossenhainer Straße durch den Ort wird zu den Hauptverkehrszeiten stark befahren, auch von LKWs. Da es keinen Fußweg gibt, ist das nicht nur laut, sondern auch sehr gefährlich. Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und ein Fußweg würden erheblich zur Sicherheit und Verminderung der Lärmbelastung beitragen. Das sollte auch im Interesse der Gemeinde sein, da es den Anwohnern deutlich mehr Lebensqualität bieten und somit den Ort attraktiver machen würde.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung • Dialogdisplay Großenhainer Straße
<p>Die S80 ist in beide Fahrtrichtung gut befahren. Vor allem zwischen April und Oktober wird der im Auer befindliche Teil als "Beschleunigungsstreifen" für den Teil nach dem Ortsausgangsschild verwendet. Autos und Zweiräder beschleunigen hier auf bis über 100 km/h und sind dabei nicht selten so laut, dass man motorisierte Gartengeräte der direkt angrenzenden Nachbargrundstücke nicht mehr hört. Abgesehen von der lebensgefährlichen, rücksichtslosen Art vieler motorisierter Verkehrsteilnehmenden - und wir reden davon, dass Kinder ohne Fußweg hier auf Autofahrer*innen treffen, die teilweise unter einen halben Meter Abstand halten und auf der anderen Seite ist eine Böschung - schallt durch die weiter abnehmende Vegetation jegliches Geräusch in die Wohnbereiche. Ich sehe hier starken Handlungsbedarf und nachhaltige Kontrolle zur Einhaltung von Abständen und Geschwindigkeiten. Letzte sind für mich der Hauptgrund des Lärmpegels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forderung Geschwindigkeitsüberwachung • Dialogdisplay Großenhainer Straße

Anlage 3

Stellungnahme im Rahmen der Offenlegung 01.04.2024 bis 30.04.2024

von	Datum	Einwand	Grundaussage Antwort
Privat1	17.04.24	<p>ich bin Bewohner der straßenbegleitenden Wohnbebauung an der S179 im Ortsteil Boxdorf (Dresdner Straße 29). Mein täglicher Arbeitsweg führt mich über die Dresdner Straße und die Moritzburger Landstraße Richtung Dresden und zurück. Für alle Wegstrecken nutze ich ausschließlich das Fahrrad und den ÖPNV (insbesondere Linie 80 und 477).</p> <p>Möglicherweise hat mein Anliegen weniger Relevanz im konkreten Bezug zur Lärmaktionsplanung, aber das lasse ich gerne Sie beurteilen.</p> <p>Ich beobachte in der letzten Zeit immer häufiger, dass die Menge an Kfz, die über die S179 durch den OT Boxdorf zur Anschlussstelle 80 der A4 fahren zwischen 7 und 9 Uhr so stark zunimmt, dass sich von der Anschlussstelle der Autobahn regelmäßig bis zur Baumwiese ein Rückstau bildet. Neulich sogar bis nach Boxdorf zur Bergstraße, eine Strecke von 2 km.</p> <p>Häufig nutze ich die Buslinie 80 oder 477, um nach Dresden zu fahren, um dort ÖPNV-Anschlüsse zu erreichen. Zu den oben genannten Zeiten ist es allerdings selten möglich, da die Busse dort häufig 5 oder mehr Minuten verlieren, was die meisten Verbindungen unerreichbar macht und die Reisezeit um weit mehr als 5 Minuten verlängert, da zum Beispiel der Umstieg zur Straßenbahnlinie 3 mit zwei Minuten ohne viel Toleranz getaktet ist. Gibt es abseits von Maßnahme M13 "Leitsystem Autobahn" noch weitere Überlegungen, um die Attraktivität der S179 für die bloße Durchfahrt durch den OT Boxdorf zu verringern? Das Ändern der Beschilderung erscheint mir durchaus sinnvoll, allerdings scheint sich diese vorrangig an den Schwerverkehr und Touristen zu richten. Menschen, die mit Navigationssystem fahren oder ihren üblichen Arbeitsweg bestreiten, gibt diese Änderung wenig Anlass, als Alternative die S81 oder ein anderes Verkehrsmittel zu wählen. Und als konkrete Idee: Könnte sich gemeinsam mit dem Radwegneubau auf der S179 zwischen OT Boxdorf (Wahnsdorfer Straße) und OT Reichenberg zwischen der Wahnsdorfer Straße und Baumwiese ein 30 km/h Bereich anbieten?</p>	Keine Änderung des LAP, auf die einzelnen Punkte wird im Anschreiben an den Bürger eingegangen

		<p>Gründe, die dafür in Betracht gezogen werden könnten, wären zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verringern des Verkehrslärms und damit der Lärmbelastung generell - insbesondere in diesem Bereich ist die straßenbegleitende Wohnbebauung sehr dicht und befindet sich nah an der Straße• Sicherer Übergang vom Radwegneubau auf den ungesicherten Abschnitt - eine geringere Geschwindigkeit könnte in diesem Bereich einen sicheren Übergang gewährleisten, weil Autofahrer sonst durch die hohe Geschwindigkeit in der anliegenden Kurve wenig Zeit haben, ein Eingliedern von Radfahrern zu ermöglichen• Sicherheit für Fußgänger und Grundstückszufahrten - insbesondere im Kreuzungsbereich der Schulstraße besteht eine hohe Gefahr für Fußgänger, die die Straße überqueren möchten. Überquert ein Fußgänger die Straße auf Höhe der Dresdner Straße 27 u. 29, kann er heran schnellende Autos nicht rechtzeitig sehen, da die Sicht in die von der Kreuzung aus nördlich liegenden Kurve stark eingeschränkt ist. Letzteres betrifft auch Autos, die die Grundstückszufahrt der Dresdner Straße 29 u. 31 verlassen wollen, hier ist eine Sicht in die Dresdner Straße nach links durch einen Schaltschrank und eine Hecke besonders eingeschränkt. Hier habe ich persönlich ein hohes Unfallpotential erlebt. Tempo 30 würde mehr Spielraum für Verkehrsteilnehmer auf gegenseitige Rücksicht lassen. Beim Überqueren der Schulstraße auf der Höhe der Straße "Am Grunde", muss man besonders achtsam gegenüber von Süden kommende Fahrzeuge sein, da diese häufig ungebremst aus dem 50 km/h Bereich bis zur Einengung heranzufahren.• Geschwindigkeitsüberschreitungen von Baumwiese bergauf - im Auto bemerkte ich häufig, dass auf der S179 bergauf von Baumwiese zur Nesselgrundstraße prinzipiell von vielen Verkehrsteilnehmern mit deutlich mehr als den erlaubten 50 km/h gefahren wird. Das gefährdet Radfahrer, die diesen	
--	--	---	--

Stellungnahme im Rahmen der Offenlegung 01.04.2024 bis 30.04.2024

		<p>Berg mit einer erheblich niedrigeren Geschwindigkeit bezwingen müssen und provoziert gefährlichere Überholmanöver.</p> <p>Zieht man für diese Maßnahme die komplette Strecke von Baumwiese bis zur Dresdner Straße 40a mit 1,46 km in Betracht, würde sich die Fahrtdauer mit dem Kfz bei maximaler Geschwindigkeit um ca. 33 Sekunden verlängern.</p>	
Privat 2		<p>Wir haben mit Freude zur Kenntnis genommen, dass endlich in unserer Gemeinde öffentlich über Lärmbelästigung an Straßen nachgedacht wird.</p> <p>Leider haben wir die Einladung zur Meinungsäußerung augenscheinlich verpasst. Evtl. ist es jetzt noch nicht zu spät dazu.</p> <p>Als Anwohner der Schloßalle (Höhe Bildchen) sind wir mehr als stark von einer Lärmbelästigung durch die S179 betroffen.</p> <p>Zum einen auf Grund nicht eingehaltener Geschwindigkeitslimits, zum anderen durch nicht eingehaltene dB Grenzen (illegale Abgasanlagen) an Mopeds, Motorrädern, Quad's und Autos.</p> <p>Allerdings auch durch einen sehr lauten Straßenbelag innerorts, welcher besonders bei Nässe extrem seine Wirkung für uns Anlieger entfaltet. Leider weniger, wie geplant für die Autofahrer, die durch einen hörbaren Unterschied im Belag darauf aufmerksam gemacht werden sollten, das sie in den Ort fahren. Die Fahrbahngeräusche wurden durch die Anhebung des Straßenniveaus beim Ausbau der Schloßallee erheblich verstärkt...</p> <p>Es ist schon ein Witz an sich, Lärm zu berechnen. Leider steht das hier nicht zur Debatte.</p> <p>Eine Einhaltung der Lärmrichtlinien würde nur funktionieren, wenn sich alle Nutzer an geltendes Recht halten und Sie als Gemeinde dafür sorgen das dies geschieht.</p> <p>Ein erstes positives Signal war der Einsatz eines Dialogdisplays, welches sofort Wirkung zeigte.</p> <p>Vielleicht hat es sogar eine Aufzeichnungsfunktion gehabt, welche Sie ausgewertet haben?</p> <p>Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auszubremsen wäre also Mittel der Wahl, wie Sie auch in Ihrer Lärmaktionsplanung schreiben.</p>	Keine Änderung des LAP, auf die einzelnen Punkte wird im Anschreiben an den Bürger eingegangen

		<p>Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none">- Warum nicht endlich eine Querungshilfe oder Verkehrsinsel am Ortseingang?– Weiterhin wäre in unseren Augen eine Geschwindigkeitsreduzierung von – bis Bad onnenland (jetzt für 1,2 km! 100kmh) auf 70 kmh sinnvoll. Nicht nur im Bezug auf Lärm, sondern auch auf Umwelt und Fahrradfahrer, Reiter die die Straße queren und Läufer und nicht zuletzt für das Leben vieler Wild und Haustiere....!!!!– Markierung eines Fahrradstreifens sowohl Inner- wie auch Außerorts.– Austausch des lauten Fahrbahnbelags– Überwachung der Geschwindigkeit, am besten durch eine Blitzanlage in beide Richtungen direkt nach dem Ortseingang (s. Urteil Auer)– bis zu deren Bau, Errichtung eines Dialogdisplays in beide Richtungen (wie schon praktiziert) und regelmäßige Radarkontrollen Höhe Bildchen und nicht am Netto!– Entfernung des Schildes Überholverbot aufgehoben nach den Bahnschienen (ist nicht nötig und verleidet zum rasen, da nur eine Aufhebung wahrgenommen wird) <p>Kontrolle des dB Levels und sofortige Konsequenz bei Nichteinhaltung ...</p> <p>Manche Punkte sind sicher leichter und schneller umsetzbar. Wichtig für uns ist, das sich endlich überhaupt etwas tut! Gerne sind wir bereit unseren Beitrag dafür zu leisten und sei es durch Spenden für eine Tafel oder sogar für eine stationäre Radarkontrolle.</p>	
--	--	---	--

Anlage 4

Stellungnahme im Rahmen der Offenlegung 01.04.2024 bis 30.04.2024

von	Datum	Einwand	Grundaussage Antwort
Polizei	09.04.24	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Polizeidirektion Referat 2/Sachgebiet Verkehr nimmt zu den Lärmaktionsplan der Gemeinde Moritzburg, insbesondere zur Maßnahme M 12, wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen wird die Polizeidirektion Dresden gemäß § 45 StVO bzw. gemäß SächsStrG angehört und gibt ihre Stellungnahme ab. - Stationäre Messanlage werden durch das Landratsamt Meißen geplant und betrieben. Zu der Aufstellung wird die Polizei ebenfalls angehört. <p>Momentan besitzt die Polizei als Messtechnik die LTI True Speed, die ESO 8.0 und die POLISCAN FM1.</p> <p>Mit der LTI True Speed sind die Polizeireviere ausgestattet. Der Einsatzbereich ist auf den Innerortsverkehr beschränkt, da mit dieser Messtechnik nur Anhaltekontrollen durchgeführt werden können.</p> <p>Für Außerortskontrollen sind nur die ESO 8.0 bzw. die POLIScan FM1 geeignet. Auf Grund der fehlenden Auswertungssoftware im Kreisordnungsamt Meißen ist der Einsatz zur Zeit nicht möglich. Daher ist zur Zeit nur im geringen Maße durch die Polizei Maßnahmen zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und damit auch Maßnahmen zur Lärmreduzierung möglich. Mittelfristig sollte aber durch die Beschaffung der notwendigen Auswertungssoftware Verbesserungen und somit auch ein Effekt der Lärminderung eintreten.</p> <p>Durch das Kreisordnungsamt sind aber mit der zur verfügbaren Technik Geschwindigkeitskontrollen möglich.</p>	<p>Ausführungen zu Kenntnis genommen, Festlegung der Maßnahme mit einer Umsetzungswahrscheinlichkeit von 2 (Umsetzungswahrscheinlichkeit ist gegeben)</p>
Landratsamt Meißen - Kreisverkehrsbehörde	17.04.24	<p>bezüglich der eingereichten Lärmaktionsplanung nehmen wir wie folgt Stellung. Die Lärmaktionsplanung ist ein Instrument zur Maßnahmenfindung um Lärm entgegenzuwirken. Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind dabei auf Zweck und Nutzen zu prüfen. Die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes Meißen ist für den Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen nach § 45 Abs. 1</p>	<p>Ausführungen zur Kenntnis genommen, die Gemeinde Moritzburg fordert den Einwendenden auf, „Einzelfallprüfung“ der einzelnen Maßnahmen durchzuführen. Bis</p>

	<p>Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf dem klassifizierten Straßennetz zuständig. Maßgebend für die Bewertung von Streckenabschnitten ist die StVO vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt am 12.07.2021 (BGBl. I 2021 S. 3091) geändert wurde. Nach Maßgabe des § 45 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Streckenabschnitte aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken und damit auch höchstzulässige Geschwindigkeiten für Kraftfahrzeuge anordnen. Eine solche Verkehrszeichenanordnung darf aber nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr bzw. der Verkehrssicherheit beruhen, sondern muss durch die Situation vor Ort zwingend indiziert sein. Insofern können Entscheidungen der Verkehrsbehörden nicht auf allgemeinen Gesichtspunkten, Einschätzungen oder Erkenntnisse gestellt werden. Vielmehr hat die Straßenverkehrsbehörde einzelfallbezogen festzustellen und zu begründen, dass eine beabsichtigte Verkehrsbeschränkung für eine bestimmte Straßenstrecke zwingend erforderlich ist. Der § 45 Abs. 9 StVO bindet die Verwaltung und erfordert, dass jede Anordnung von Verkehrszeichen konkret begründet sein muss. Dies gilt auch für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen entsprechend § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO.</p> <p>Die Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen sind auf Basis der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 sowie der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BimSchV), welche zur Beurteilung mit herangezogen wird, zu treffen. Ein pauschale Beurteilung über die Umsetzungswahrscheinlichkeit der genannten Maßnahmen M7, M8, M9, M10, M11, M15, M16 der</p>	<p>dahin verbleiben die Maßnahmen mit ungewisser Durchführungswahrscheinlichkeit im Maßnahmeplan.</p>
--	---	---

Stellungnahme im Rahmen der Offenlegung 01.04.2024 bis 30.04.2024

		<p>Lärmaktionsplanung kann daher an dieser Stelle nicht getroffen werden. Die Maßnahmen werden vielmehr nach Umsetzung der Lärmaktionsplanung in einer Einzelfallprüfung objektiv, unter anderem an Hand von erhobenen Verkehrsdaten geprüft und beurteilt.</p> <p>Aussagen zur Umsetzungswahrscheinlichkeit können zum gegenwärtigen Zeitpunkt daher nicht getroffen werden.</p>	
Autobahn GmbH	22.04.24	<p>vielen Dank für Ihre Anfrage zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Moritzburg!</p> <p>Wir haben Ihr Anliegen geprüft und können Ihnen dazu Folgendes mitteilen:</p> <p>Im Lärmaktionsplan wird ausgeführt, dass das Ziel Moritzburg an der BAB A4 Anschlussstelle (AS) Dresden-Wilder Mann dafür sorgt, dass insbesondere der Schwerverkehr dadurch durch Boxdorf geführt wird, um das Gewerbegebiet Boxdorf zu erreichen. Diese Ausführungen sind für uns nicht nachvollziehbar, da weder Boxdorf als Ort noch das betroffene Gewerbegebiet an der AS Dresden-Wilder Mann ausgewiesen sind. Es wäre jedoch grundsätzlich kein Problem das Ziel Moritzburg an der AS Dresden-Wilder Mann zu entfernen. Die damit verbundenen Kosten wären verhältnismäßig gering.</p> <p>Die Aufnahme des Ziels Moritzburg an der BAB A4 AS Dresden-Flughafen kommt nicht ohne weiteres in Betracht. Ausfahrtsziele dürfen an Anschlussstellen nur benannt werden, wenn diese auch im Basisnetz fortgeführt werden. Das Ziel Moritzburg ist kein Bestandteil der gelben Wegweisung an der AS Dresden-Flughafen. Neben den nicht unwesentlichen Anforderungen zur Änderung der Wegweisung auf der Autobahn, die mit der Erneuerung von 7 Wegweisern (4 Überkopf, 3 seitlich) und ggf. auch mit der Erneuerung der dazugehörigen Aufstellvorrichtungen (2 Verkehrszeichenbrücken, 2 Verkehrszeichenkrägarne, 3 seitliche Aufstellvorrichtung) verbunden ist, müsste auch die Wegweisung im Basisnetz geändert werden, die nicht in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH liegt. Die Kosten hierfür wären verhältnismäßig hoch.</p>	<p>Ausführungen zur Kenntnis genommen, es werden zwei Maßnahmen im LAP dargestellt mit folgender Umsetzungswahrscheinlichkeit:</p> <p>Moritzburg als Ziel an der Anschlussstelle Dresden-Wilder Mann entfernen – 3 Punkte.</p> <p>Moritzburg als Ziel an der Anschlussstelle Dresden-Flughafen neu aufnehmen – 0 Punkte</p>

Stellungnahme im Rahmen der Offenlegung 01.04.2024 bis 30.04.2024

		<p>Die Autobahn GmbH würde die Kosten für die erforderlichen Änderungen, insofern diese überhaupt umsetzbar sind, der Gemeinde Moritzburg als Verursacher anteilig in Rechnung stellen. Die Umsetzungswahrscheinlichkeit anhand der von Ihnen vorgegebenen Bewertungskriterien lautet unsererseits folgendermaßen: Moritzburg als Ziel an der Anschlussstelle Dresden-Wilder Mann entfernen – 3 Punkte. Moritzburg als Ziel an der Anschlussstelle Dresden-Flughafen neu aufnehmen – 0 Punkte. Entfällt das Ziel Moritzburg an der AS Dresden-Wilder Mann, dann entfällt das Ziel Moritzburg im betroffenen Streckenabschnitt der Autobahn generell. Als Schlussbemerkung möchten wir noch Folgendes anfügen: Im Rahmen des Bearbeitungsvorgangs haben wir uns über Google einen Routenplan von unserem Niederlassungssitz in Halle zum Gewerbegebiet Boxdorf erstellt. Keine der von Google vorgeschlagenen Routen hat uns an der Anschlussstelle Dresden-Wilder Mann von der Autobahn abgeleitet und durch Boxdorf geführt.</p>	
Landesamt für Straßenbau und Verkehr	25.04.24	<p>für die Beteiligung bei der kommunalen Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Moritzburg bedanken wir uns. Zu dem übermittelten Entwurf des Lärmaktions-plans für die Gemeinde Moritzburg gibt das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) als Träger öffentlicher Belange (TöB) folgende Stellung-nahme ab: Im übermittelten Entwurf des Lärmaktionsplans werden die Ergebnisse der 2022 durchgeführten Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen S 81 und S 179 in der Gemeinde Moritzburg aufgeführt. Im Ergebnis werden die ge-sundheitsrelevanten Schwellenwerte LDEN > 65 dB (A) bei 205 Personen und LNIGHT > 55 dB (A) bei 211 Personen überschritten. Daraus resultiert eine Ge-samtanzahl von 211 Personen für die lärmkartierungspflichtigen Abschnitte der S 81 und S 179, da bei den ermittelten 205</p>	<p>Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, Lärm wird berechnet und nicht gemessen, deswegen ist es unerheblich, ob die Lärmbetroffenen den ganzen Tag zu Hause verweilen oder nicht – sie sind per Definition und per Gesetz betroffen. Die Umsetzungswahrscheinlichkeiten werden entsprechend der Ausführungen übernommen: M2 – 0 Punkte, M3 – 0 Punkte, M4 – 0 bzw. 1 (LSA) Punkte, M5 – 0 Punkte,</p>

		<p>Personen mit Überschreitungen des LDEN gleichzeitig auch der LNIGHT überschritten wird. Da die Anzahl der Betroffenen auf Basis von Außenlärmpegeln nach dem vorgegebenen Berechnungsverfahren (BEB) ermittelt wurden, sind allerdings der zeitlich überwiegende Aufenthalt der Personen in ihren Wohngebäuden bzw. Wohnungen oder an einem anderen Ort (z. B. Arbeitsstelle, Schule, Kita, Urlaubsort) sowie ggf. in der Vergangenheit an den Gebäuden realisierter passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster, Lüftungseinrichtungen usw.) nicht berücksichtigt. Den an den Wohngebäudefassaden außen anliegenden, nach den BUB ermittelten Lärmpegeln LDEN für den 24-Stunden-Zeitraum bzw. LNIGHT für den 8-Stunden-Nachtzeitraum sind sie somit in der Realität nicht ausgesetzt.</p> <p>M 2 Erhöhung Schallschutzwand Weinböher Straße (Auer) Im Planfeststellungsbeschluss der Landesdirektion Sachsen für das Vorhaben S 80/S 81 Ausbau südlich Auer vom 31.07.2009 wurden die Belange des Lärmschutzes abschließend geregelt und die nach den gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an öffentlichen Straßen erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Für die Planung und die Umsetzung von zusätzlichem baulichem Lärmschutz, der über den planfestgestellten Umfang hinausgeht, existiert daher keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage. Die Maßnahme ist somit seitens des LASuV nicht realisierbar. Die Umsetzungswahrscheinlichkeit ist nicht gegeben (0 Punkte). Die genannte Maßnahme ist daher aus dem Entwurf des Lärmaktionsplans herauszunehmen.</p> <p>M 3 Errichtung Schallschutzwand Kötzschenbrodaer Straße (Friedewald) Im Planfeststellungsbeschluss der Landesdirektion Sachsen für das Vorhaben S 81 Ortsumgehung Friedewald vom 06.08.2024 wurden die Belange des Lärmschutzes abschließend geregelt und die nach den gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an öffentli-</p>	
--	--	--	--

	<p>chen Straßen erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Für die Planung und die Umsetzung von zusätzlichem baulichem Lärmschutz, der über den planfestgestellten Umfang hinausgeht, existiert daher keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage. Die Maßnahme ist somit seitens des LASuV nicht realisierbar. Die Umsetzungswahrscheinlichkeit ist nicht gegeben (0 Punkte).</p> <p>Die genannte Maßnahme ist daher aus dem Entwurf des Lärmaktionsplans heraus-zunehmen.</p> <p>M 4 Errichtung eines Kreisverkehrs S 80/S 81 Auer Die Realisierung der S 80/S 81 wurde gemäß dem Planfeststellungsbeschluss vom 31.07.2009 planfestgestellt. Die Verkehrsfreigabe erfolgte 2011. Ein erneuter Umbau und der Einsatz von Haushaltsmitteln hierfür sind daher nicht begründbar. Die Maßnahme ist somit seitens des LASuV nicht realisierbar. Die Umsetzungswahrscheinlichkeit ist nicht gegeben (0 Punkte).</p> <p>M 4 Errichtung einer geschwindigkeitsabhängigen LSA Hier müsste genauer definiert werden, was gefordert wird. Es gibt die Möglichkeit einer Immer-Rot-Schaltung, wobei erst mit Annäherung eines Verkehrsteilnehmers mit Überfahrt eines Detektors die Anlage auf Grün schaltet. Bei korrekter Geschwindigkeit fährt man ohne Halt durch. Ist man zu schnell müsste man anhalten.</p> <p>Oder aber meint der Gemeinderat hier eine Koordinierung. So wären die Abstände der zu koordinierenden LSAs in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit entscheidend. Hier gilt es allerdings etwaige Flutrichtungsverkehre und Nebenstrecken zu beachten. Koordinierungen sind, wenn die Abstände passen, möglich, aber bedürfen gewissen Planungs- und Abstimmungsaufwand bei unterschiedlichen Signalbauherstellern. Eventuell sind die Steuergeräte auszutauschen.</p> <p>Geht es um eine Verkehrsabhängigkeit der LSA hinsichtlich der anfallenden Verkehrsströme sind hingegen die Detektoren mit</p>	
--	---	--

		<p>Zählfunktion zu versehen oder im Steuergerät zu deklarieren. Dies ist je nach Ausbaustandard der vorhandenen Technik mit Überplanung der VTU und eventuellen Austausch der Technik umsetzbar.</p> <p>Bisher ist keine Anpassung der LSA in Auer vorgesehen. Die Übernahme der Kosten wäre gesondert zu klären. Die Umsetzungswahrscheinlichkeit ist unbekannt, weil noch Entscheidungen ausstehen (1 Punkt).</p> <p>M 5 Errichtung Mittelinsel Ortseingang in Auer Die Anlage von Fahrbahnnteilern (auch Verkehrs- oder Mittelinseln genannt) und Ver-schwenkungen der Fahrbahnstreifen an Ortseingängen bedingen zumeist eine umfäng-liche Planung. Dabei sind die jeweilige örtliche Situation, wie die Querschnittsgestaltung und die Linienführung, das Verkehrsaufkommen, die Bebauung, die Sichtverhältnisse, eventuelle Zwangspunkte oder Leitungsverläufe und ggf. der Querungsbedarf von Fuß-gängern und Radfahrern zu berücksichtigen. Zumeist resultieren daraus Eingriffe in fremde Grundstücke und in die Umwelt, so dass eine Herstellung des Baurechtes erfor-derlich wird.</p> <p>Weiterhin sind derartige Vorkehrungen Einzelfallentscheidungen, die in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu treffen sind.</p> <p>Im Hinblick auf den im LAP-Entwurf im Einzelnen angeführten Vorschlag (Errichtung Mit-telinsel Ortseingang in Auer) ist dahingehend Folgendes festzustellen: Das LASUV plant als Gemeinschaftsvorhaben mit der Gemeinde Moritzburg den Anbau eines Gehweges an der S 81 in Auer (momentan ruht die Planung). Die Errichtung einer Mittelinsel zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit ist nicht vorgesehen. Die Umsetzungswahrscheinlichkeit ist nicht gegeben (0 Punkte). Maßnahme: Geschwindigkeitsbeschränkungen Die Rechtsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ergeben sich aus § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz</p>	
--	--	--	--

		<p>der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte beschränken oder verbieten. Dazu gehören u. a. die in den Steckbriefen aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen „M 7 Geschwindigkeitsreduzierung S 179 Schlossallee in Moritzburg, M 9 Geschwindigkeitsreduzierung S 80 Meißner Straße/Reichenberger Straße in Moritzburg, M 10 Geschwindigkeitsreduzierung S 81 Großenhainer Straße in Auer sowie M 11 Geschwindigkeitsreduzierung S 81 Friedwald, außerorts (Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h auf der S 81 vor der Brücke über den Lößnitzbach sowie eine Ausweitung des Tempo-70-Bereichs zwischen Friedwald und Weinböhlen).</p> <p>Die StVO als Gefahrenabwehrrecht, die in erster Linie auf die Verhütung von Verkehrsunfällen abzielt, stellt strenge Anforderungen an die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Nach den Vorgaben des Bundesgesetzgebers im § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter (hier insbesondere Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt. Die Anordnungen müssen daher immer auf die Beseitigung von im Einzelfall entstehenden Gefahren gerichtet sein und somit Ausnahmecharakter haben. Verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, unterliegen immer den Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 und Abs. 9 StVO.</p> <p>Notwendig ist in jedem Fall eine sachgerechte Entscheidung, die sowohl der Abwehr vom Straßenverkehrslärm ausgehender Gefahren für die Wohnbevölkerung als auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und somit dem Mobilitätsbedürfnis der</p>	
--	--	---	--

	<p>Bürger und den Transportanforderungen der Wirtschaft Rechnung trägt. Im Hinblick auf das Abwägungsgebot ist eine sorgfältige Abwägung insbesondere bei dem weiträumigen Verkehr dienenden Bundesstraßen und Staatsstraßen vorzunehmen. Aufgrund deren Netz-, Transport- und Entlastungsfunktion hat auf diesen Straßen nach dem Bundesfernstraßengesetz bzw. dem Sächsischen Straßengesetz das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht. Nur wenn möglichst wenige Beschränkungen vorhanden sind, können sie ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Strecken zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, erfüllen. Im Gegensatz dazu stehen bei Straßen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes entsprechend deren Funktion die Interessen der Anwohner im Vordergrund. Daher ist bei Bundes- und Staatsstraßen in jedem Einzelfall der Gesundheitsschutz der Anwohner gegenüber der besonderen Verkehrsfunktion der Straße abzuwägen. Dies gilt insbesondere für den Nachtzeitraum, in dem erfahrungsgemäß das Verkehrsaufkommen ohnehin deutlich geringer ist. Bevor ein solcher starker und dauerhafter Eingriff in die Durchlassfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung, vorgenommen wird, müssen stets auch andere, aus verkehrsrechtlicher Sicht weniger einschneidende Maßnahmen geprüft und somit dem Übermaßverbot Rechnung getragen werden. Nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel die Richtwerte 70 dB (A) tags/60 dB (A) nachts (Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime) bzw. 72 dB (A) tags/62 dB (A) nachts (Kern-, Dorf- und Mischgebiete) überschreitet.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen jedoch nach Nr. 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein. Mit den vergleichsweise geringen Kosten und der schnellen Umsetzbarkeit sind derartige Maßnahmen nicht ausreichend</p>	
--	--	--

		<p>begründbar. Deshalb ist bei der vorzunehmenden Ermessensentscheidung insbesondere auch zu berücksichtigen, ob vom zuständigen Straßenbaulastträger bereits aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge (mit gesetzlicher Verpflichtung beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen) oder nach den Grundsätzen der Lärmsanierung (als freiwillige Leistung an bestehenden Straßen) umgesetzt wurden oder lärm mindernde Maßnahmen geplant sind (z. B. Ersatz einer nicht lärm mindernden Fahrbahndeckschicht im Rahmen einer Fahrbahnerneuerung durch eine lärm mindernde Fahrbahndeckschicht). Die zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen sind nach Nr. 2.2 und Nr. 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV vom Straßenbaulastträger gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990“ (RLS-90) durchzuführen bzw. zu beauftragen und zu finanzieren. Dies erfolgt in der Regel auf Anforderung der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde und nach einer Abstimmung zur betreffenden Lärmschutzangelegenheit, insbesondere zu den anzusetzenden Verkehrswerten bzw. deren Ermittlung durch Verkehrszählungen, zur Länge des zu untersuchenden Straßenabschnitts, zur Anzahl der Berechnungspunkte und zu den in Betracht kommenden Szenarien.</p> <p>Zuständig für die Sachverhaltsermittlung und Ermessensausübung sind die unteren Straßenverkehrsbehörden. Sie haben ermessensfehlerfrei, unter Beachtung der bestehenden örtlichen Verkehrs- und Lärmsituation und unter Abwägung aller sich im konkreten Einzelfall gegenüberstehenden Belange, die Tatbestandsvoraussetzungen einer orts-unüblichen Beeinträchtigung durch Lärm und einer konkreten Gefahrenlage sowie die zwingende Erforderlichkeit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen zu prüfen. Gegebenenfalls sind entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen zu erlassen. Für die im Gemeindegebiet Moritzburg verlaufende S 80, S 81 und</p>	
--	--	---	--

Stellungnahme im Rahmen der Offenlegung 01.04.2024 bis 30.04.2024

		<p>S 179 ist dies die untere Verkehrsbehörde des Landkreises Meißen.</p> <p>Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beabsichtigt im Übrigen mit-telfristig die Lärmschutz-Richtlinien-StV dahingehend zu ändern, dass die zur Entschei-dung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19“ und somit nicht mehr nach den derzeit noch anzuwendenden RLS-90 durchzuführen sind. Bei den Berechnungen nach den RLS-19 sind im Regelfall auch in Innerortsbereichen mit Geschwindigkei-ten bis 60 km/h Abschläge für die dauerhafte Lärminderungswirkung vorhandener Stra-ßendeckschichten vorzunehmen. Diese Deckschichten sind dann, sofern ihnen in der Tabelle 4 a der RLS-19 Straßendeckschichtkorrekturwerte DSD für Pkw und Lkw in den zutreffenden Geschwindigkeitsbereichen zugeordnet sind, im schalltechnischen Lärm-gutachten als aktive Schallschutzmaßnahmen auszuweisen. Im Gegensatz hierzu ist dieser Berechnungsansatz in den derzeit noch anzuwendenden RLS-90 nur für Außerorts-straßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 60 km/h vorgegeben.</p>	
Große Kreisstadt Radebeul	30.04.24	<p>zu Ihrer Maßnahme M17 möchte ich folgendermaßen Stellung nehmen:</p> <p>Am Kreisverkehr Radebeuls an der Stadtgrenze zu Coswig wird eine Wegweisung angeordnet. Diese weist den Weg zur Autobahn über die Brücke nach der Schiffsmühle zur S 84 n (Niederwarthaer Brücke). Mit dieser Wegweisung gibt es dann lückenlose Wegweisung von der S 82 zur A4 über die linkselbische B6. Damit wird der von Coswig kommende Wirtschaftsverkehr in Richtung Autobahn vor der K8018 abgefangen.</p> <p>Die Kosten sind nicht gering.</p> <p>Der Maßnahme sind „3 Punkte“ zu geben.</p>	Ausführungen zur Kenntnis genommen, Maßnahme M17 wird mit drei Punkten in der Umsetzungswahrscheinlichkeit berücksichtigt
Landeshauptstadt Dresden	30.04.24	<p>die übersandten Unterlagen zu o. g. Vorhaben habe ich prüfen lassen. Im Folgenden finden Sie unsere Hinweise zu ausgewählten Maßnahmen.</p>	Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, Maßnahme M22 wird mit 0 Punkten in der

	<p>Maßnahmen M16 und M17: Sperrung K8018 für Schwerlastverkehr und Leitsystem Schwerlastverkehr Die Erlebnisregion Dresden hat ein Lkw-Vorrangrouten netz erarbeitet, welches den Lkw-Verkehr von den sensiblen Ortstagen fernhalten soll. Sie finden die Lkw-Vorrangrouten auf der folgenden Internet-seite: https://www.erlebnisregion-dresden.de/lkw-vorrangroutennetz.html</p> <p>Maßnahme 19: Ausbau ÖPNV, Steigerung Attraktivität ÖPNV Die Landeshauptstadt Dresden unterstützt die Maßnahmen zur Attraktivierung der Linie 477 zwischen Dresden und Moritzburg. Neben dem Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur setzt die Stadt Dresden weiter-hin auf das Aufrechterhalten dieser touristisch attraktiven Buslinie. Es ist vorgesehen, die Buslinie ab Ende Sommer 2024 ganzjährig an Wochenenden und Feiertagen im 30-Minuten-Takt verkehren zu las-sen. Der Ausbau der in Maßnahme 19 genannten Haltestellen sollte barrierefrei ausgeführt werden.</p> <p>Maßnahme 20: Ausbau Radwegenetz, Steigerung Attraktivität Radverkehr In der Beschreibung Maßnahme empfehlen wir, detaillierter aufzuschlüsseln, welcher Akteur in wel-chem Umsetzungshorizont die Radwege an den Staatsstraßen erstellen wird und auf die Verankerung im SachsenNetzRad und Bedarfsplänen des Freistaates zu verweisen. Bei den Radwegen außerhalb der Staatsstraßen sollte differenziert werden, wo tatsächlich Radwege benötigt werden und wo im Rad-verkehrsnetz lediglich vorhandene Wege (z. B. Alte Dresdner Straße) genutzt werden. Die Landes-hauptstadt Dresden sieht große Chancen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs sowohl auf Moritzburger als auch auf Dresdner Flur und damit entsprechende Lärmreduktion durch qualitätvolle Radverkehrsver-bindungen. Insbesondere zwischen Wohngebieten in Moritzburg und den Gewerbegebieten im Dresd-ner Nordraum sowie für den Erholungs- und touristischen Verkehr sind gute Radverkehrsverbindun-gen dringend notwendig.</p> <p>Maßnahme M22: Verhinderung von weiteren Industriegebieten im Dresdner Norden Sie hatten in Ihrem Anschreiben insbesondere um die Einschätzung der Maßnahme M22 gebeten, mit der weitere</p>	<p>Umsetzungswahrscheinlichkeit berücksichtigt. Es wird ergänzt, dass die Gemeinde Moritzburg trotz rechtlicher Verpflichtung bei Bebauungsplanverfahren als Nachbargemeinde nicht beteiligt wird. Für B-Plan-Verfahren ist zukünftig die Gemeinde Moritzburg als Nachbargemeinde anzuhören.</p>
--	---	--

		<p>Industriegebiete im Dresdner Norden verhindert werden sollen. Der Ortschaftsrat Auer hatte gefordert, der Landeshauptstadt Dresden entgegen zu halten, dass die zunehmende Industrieansiedlung sich negativ auf die Schalldruckpegel im Gemeindegebiet auswirkt und zu zunehmenden Betroffenheiten führt.</p> <p>Im Dresdner Norden existieren zahlreiche rechtskräftige Bebauungspläne, die eine Ansiedlung von Industrie- und Gewerbegebieten ermöglichen. Im Rahmen dieser sowie ggf. zukünftiger Planverfahren wurden und werden die schalltechnischen Verträglichkeiten mit den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen, ggf. auch außerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt Dresden, geprüft. Für konkret zur Genehmigung anstehende Anlagen werden die zu erwartenden Geräuschimmissionen nach der TA-Lärm ermittelt und im Genehmigungsverfahren geregelt. Dabei werden bei Bedarf ebenfalls Immissionsorte außerhalb des Stadtgebietes berücksichtigt. Sollten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, ist ggf. eine Änderung der Planung erforderlich oder werden geeignete Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung ist damit nicht die richtige Ebene, um die Belange der Gemeinde Moritzburg einzubringen. Im Rahmen bauplanungsrechtlichen Verfahren, die die Landeshauptstadt Dresden in Ausübung ihrer Planungshoheit durchführt, sowie in Genehmigungsverfahren nach BImSchG kann die Gemeinde Moritzburg sowie die Moritzburger Bürgerschaft ihre Belange in den Beteiligungsverfahren vortragen.</p> <p>Die pauschale Verhinderung der Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben im Dresdner Norden ist damit in dieser pauschalen Form unzulässig. Insofern ist für die Maßnahme M22 keine Umsetzungswahrscheinlichkeit gegeben.</p> <p>Abschließend wird noch darauf hingewiesen, dass sich hinsichtlich der erwarteten Wirkung der Maßnahme M22 nicht davon ausgegangen werden kann, dass eine mittlere Lärmreduzierung möglich ist, wenn sich der Verkehr nicht weiter erhöht.</p>	
--	--	---	--

Anlage 5

Nummer	Name der Maßnahme	Ortsteil	Kosten	Wirkung	Umsetzungs- wahrscheinlichkeit	Punkte	Zuständigkeit	Kategorie
bauliche Maßnahmen								
M1	Fahrbahnbelag August-Bebel-Straße	Reichenberg	1	3	2	6	Gemeinde	A1
M2	Erhöhung Schallschutzwand Weinböhlauer Straße	Auer	3	2	0	0	LASuV	B
M3	Errichtung Schallschutzwand Kötzschenbrodaer Straße	Friedewald	3	2	0	0	LASuV	B
M4a	Errichtung eines Kreisverkehrs S80/S81	Auer	3	0	0	0	LASuV	B
M4b	Geschwindigkeitsabhängige LSA	Auer	2	1	1	2	LASuV	A1
M5	Errichtung einer Mittelinsel Ortseingang Auer	Auer	3	1	0	0	LASuV	B
verkehrsorganisatorische Maßnahmen								
M6	Flächendeckender Einsatz von Dialogdisplays	alle	3	2	3	18	Gemeinde	A1
M7	Geschwindigkeitsreduzierung S179	Moritzburg	3	2	*	*	LRA	A2
M8	Verdeutlichung zulässige Höchstgeschwindigkeit S179	Reichenberg	3	0	*	0	LRA	B
M9	Geschwindigkeitsreduzierung S80	Moritzburg	3	2	*	*	LRA	A2
M10	Geschwindigkeitsreduzierung S81	Auer	3	2	0	0	LRA	B
M11	Geschwindigkeitsreduzierung S81	Friedewald	3	2	*	*	LRA	A2
M12	Verkehrskontrollen Geschwindigkeit und Motorengeräusche	alle	3	1	2	6	Polizei	A1
M13a	Leitsystem Autobahn - Entfernen Ausschilderung	Boxdorf, Reichenberg	3	2	3	18	Autobahn GmbH	A1
M13b	Leitsystem Autobahn -neue Ausschilderung	Boxdorf, Reichenberg	3	2	0	0	Autobahn GmbH	A1
M14	Parkleitsystem	Moritzburg	2	2	3	12	Gemeinde	A1
M15	Fahrverbot für Motorräder	Moritzburg	3	2	*	*	LRA	A2
M16	Sperrung K8018 für Schwerlastverkehr	Friedewald	3	2	*	*	LRA	A2
M17	Leitsystem Schwerlastverkehr	Friedewald	3	2	3	18	Gemeinde/Radebeul	A1
M18	Tempo-30-Zonen	alle	3	2	0	0	Gemeinde	B
Planerische/Strategische Maßnahmen								
M19	Ausbau ÖPNV, Steigerung Attraktivität ÖPNV	alle	2	2	3	12	Gemeinde	A1
M20	Ausbau Radwegenetz, Steigerung Attraktivität Radverkehr	alle	1	2	3	6	Gemeinde	A1
M21	Verhinderung von Wohngebieten im verlärmten Bereich	Auer, Moritzburg, Steinbach, Reichenberg	3	3	1	9	Gemeinde	A1
M22	Verhinderung von weiteren Industriegebieten im Dresdner Norden	Auer	3	1	0	0	LH Dresden	B