



Stadt Hoyerswerda
Město Wojerecy

Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Hoyerswerda 2018 für 2024

Akciski plan přećiwo harje 2018 – 2024

Aufgestellt:

Fachbereich Bau

Fachgruppe Bau- und Liegenschaftsmanagement

Stadtplanung und -sanierung/Bauaufsicht

Januar 2025

Inhaltsverzeichnis

Inhalt

0	Präambel	4
1	Allgemeine Angaben	4
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde.....	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird.....	5
1.3	Rechtlicher Hintergrund	6
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	6
2	Bewertung der Ist-Situation	6
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind.....	8
2.3	In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	9
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	9
3	Maßnahmenplanung – Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2018 für den Lärmaktionsplan 2024	10
3.1	Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung	10
3.2	Weitere Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel zur Lärminderung (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)	11
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	13
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	14
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.....	14
3.6	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.....	14
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	14
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	14
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung.....	15
4.3	Art der Interessenträger, die direkt beteiligt wurden.....	15
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	15
4.5	Dokumentation.....	15
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan.....	16
6	Evaluierung des Aktionsplans 2024.....	16
6.1	Überprüfung der Umsetzung.....	16
6.2	Überprüfung der Wirksamkeit	16
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	16
7.1	Der Lärmaktionsplan wird voraussichtlich in Kraft treten	16
7.2	Link zum Aktionsplan im Internet	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Kartierte Straßenzüge im Stadtgebiet Hoyerswerda.....	5
Abbildung 2 Beispiel zu den Isophonen L_{Night} der erweiterten Lärmkartierung der Runde 4 der Umbungslärmkartierung durch durch Bund (Quelle: Eisenbahnbundesamt)	6
Abbildung 3 Betroffenheiten des Straßenverkehrslärms im Ganztages- und Nachtindex 2022	8
Abbildung 4 Vergleich Betroffenheiten des Straßenverkehrslärms 2017 und 2022.....	8

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Empfehlungen zu Auslösekriterien (eigene Darstellung nach Umweltbundesamt und	
„Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr“ des Umweltrates).....	6
Tabelle 2 Ermittlung der Betroffenheit, Anzahl durch Straßenverkehrslärm belasteter Personen	7
Tabelle 3 Zusammenfassung von Lärminderungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen mit Hotspots	12
Tabelle 4 Auflistung Ruhige Gebiete	12

Anlagenverzeichnis

Anlage 0 Evaluierung der Maßnahmen zur Lärminderung des Lärmaktionsplanes 2018 (anhand der Maßnahmenübersicht, ANLAGE 2 des LAP 2018)	
Anlage 1 Lärmkartierung 2022, Schallausbreitung Straßenlärm Gesamtstadt (Index LDEN)	
Anlage 2 Lärmkartierung 2022, Schallausbreitung Straßenlärm Gesamtstadt (Index LNight)	
Anlage 3 Lärmkartierung 2022, Hotspotanalyse	
Anlage 4 Hotspotregionen im Maßstab 1:5.000	
Anlage 5.1 Darstellung Ruhige Gebiete, hier innerstädtischer Freiraum Am Gondelteich	
Anlage 5.2 Darstellung Ruhige Gebiete, hier innerstädtischer Freiraum Waldfriedhof	
Anlage 5.3 Darstellung Ruhige Gebiete, hier innerstädtischer Freiraum FKO (Freizeitkomplex Ost)	

0 Präambel

Der Lärmaktionsplan 2018 der Stadt Hoyerswerda wurde durch das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, Alaunstraße 9, 01099 Dresden, Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de mit Fertigstellung 19.02.2019 erarbeitet.

Die vorliegende Fortschreibung greift auf wesentliche Inhalte zurück, bewertet den vergangenen Zeitraum zwischen der Lärmaktionsplanung 2018 und der Lärmkartierung 2022 und gibt einen Ausblick auf weitere mögliche Maßnahmen im Rahmen der bestehenden Handlungsfelder.

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt:

Hoyerswerda

Amtlicher Gemeindeschlüssel:

Vollständiger Name der Behörde:

Stadt Hoyerswerda

Straße:

S.-G.-Frentzel-Straße 1

Hausnummer:

PLZ:

02977

Ort:

E-Mail:

Hoyerswerda

Internet-Adresse:

verwaltung@hoyerswerda-stadt.de

www.hoyerswerda.de

Laut § 47 d Abs. 5 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt: „Die Lärmaktionspläne werden (...), ansonsten jedoch alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.“

Die Stadt Hoyerswerda kann in der aktuellen Planungsrunde auf bereits zwei umfassend erstellte Lärmaktionspläne aufbauen. Es erfolgt eine vergleichende Betrachtung der lärmbezogenen Belastungssituation.

Folgende Fragen werden dabei behandelt:

- Was hat sich gegenüber dem letzten Lärmaktionsplan verändert, gibt es andere Schwerpunkte?
- Gab es Veränderungen durch umgesetzte Maßnahmen des Lärmaktionsplans?
- Wie ist der Umsetzungsstand generell? Müssen Zeithorizonte angepasst oder nicht umsetzbare Maßnahmen gestrichen werden?
- Gibt es neue Minderungsmaßnahmen, die ergänzt werden sollten?

Die Maßnahmenträger werden auch bei der Fortschreibung des Planes beteiligt, ebenso die Öffentlichkeit. Die Einwendungen sind entsprechend abzuwägen und der aktualisierte Plan zu beschließen.

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Straßenverkehrslärm

Neben den aufgrund der Verkehrsbelastung notwendigen Straßenzügen wurden in diesem Turnus der Lärmaktionsplanung auch zusätzliche Straßenabschnitte in die Lärmkartierung aufgenommen. Die Kartierungspflicht besteht bei einer Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz/Tag.

Nachfolgend die Abbildung der kartierten Straßen im Rahmen der Lärmkartierung 2022 des LfULG.

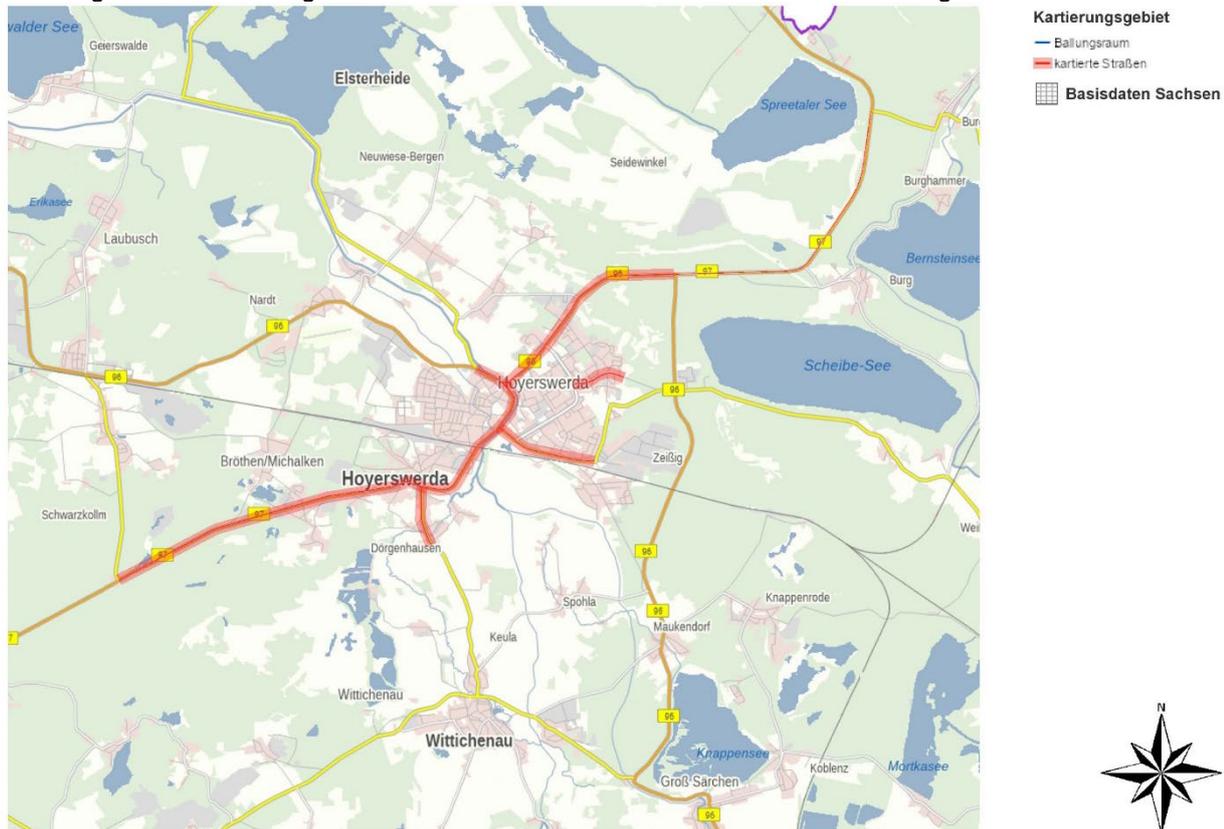


Abbildung 1 Kartierte Straßenzüge im Stadtgebiet Hoyerswerda

Eisenbahnlärm

Der Schienenverkehrslärm in Hoyerswerda beschränkt sich auf die Ost-West-ausgerichtete Eisenbahntrasse. Als Teil der Niederschlesischen Magistrale verknüpft sie die Stadt mit verschiedenen Orten Sachsens und Brandenburgs. Der Schwellenwert zur Kartierungspflicht von 30.000 Zügen/Jahr wird auf dieser Trasse nicht erreicht. Dennoch stellt sie eine wichtige überregionale Verbindung dar.

In aktuell bestehenden Plänen der Deutschen Bahn (DB) wird mit einer Erhöhung der durch Hoyerswerda führenden Zugfahrten gerechnet. Besonders eine Verstärkung des Güterverkehrs wird anvisiert, sodass nach unterschiedlichen Schätzungen und je nach Streckenabschnitt insgesamt 90 bis 140 Züge pro Tag zu erwarten sind.

Die Zuständigkeit für die Kartierung und Maßnahmen-Entwicklung der Haupteisenbahnstrecken liegt seit dem 11. Gesetz zur Änderung des BImSchG nicht mehr bei den Kommunen, sondern beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die Ergebnisse der Runde 4 der Umgebungslärmkartierung des Schienenlärms wurden im Juni 2022 veröffentlicht. Am 1. Juni 2023 erfolgte eine Aktualisierung. Auf der Internetseite des EBA können die Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse im Rahmen der erweiterten Kartierung eingesehen werden.

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienerwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html

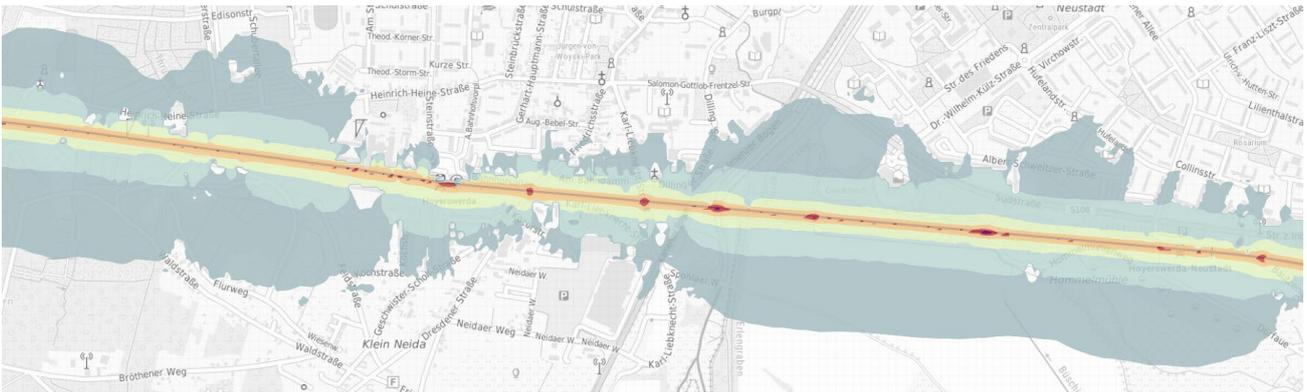


Abbildung 2 Beispiel zu den Isophonen L_{Night} der erweiterten Lärmkartierung der Runde 4 der Umgebungslärmkartierung durch durch Bund (Quelle: Eisenbahnbundesamt)

Aktuell sind keine Maßnahmen bekannt.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmkartierung bzw. der Lärmaktionsplanung werden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten. Es wird lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“ (BImSchG, § 47d (1)) abgestellt. Das Umweltbundesamt empfiehlt als Auslöseschwelle zur Lärmaktionsplanung die Überschreitung des 24-Stunden-Wertes LDEN und/oder des Nachtwertes L_{Night} heranzuziehen, um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

Die Empfehlungen von Umweltbundesamt und Umweltrat (Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung) zu Schwellenwerten für die Lärmaktionsplanung sind in nachfolgender Tabelle enthalten.

Umwelthandlungsziel	LDEN	L_{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen(UBA)	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung signifikanter Belästigungen(Umweltrat)	55 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen(UBA)	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen(UBA)	50 dB(A)	40 dB(A)

Tabelle 1 Empfehlungen zu Auslösekriterien (eigene Darstellung nach Umweltbundesamt und „Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr“ des Umweltrates)

Als Schwellenwerte der Aktionsplanung in der Stadt Hoyerswerda werden Lärmschwerpunkte mit Pegelwerten oberhalb der gesundheitlich bedenklichen Größenordnung (> 65 dB(A) im Tagesverlauf und > 55 dB(A) nachts von 22 – 6 Uhr) zu Grunde gelegt.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkartierung wurde durch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie des Freistaates Sachsen erstellt. Die Eingangsdaten hat die Stadt Hoyerswerda zur Verfügung gestellt. Bei Bundes- und

Staatsstraßen gelten die Zählwerte der übergeordneten Straßenverkehrszählung. Weiterführende ausführliche Informationen zu den Berechnungsvorschriften, Methoden und Ergebnissen der Lärmkartierung 2022 können unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.umwelt.sachsen.de/umgebungslarmrichtlinie-6380.html>

Der Lärmaktionsplan umfasst das gesamte Stadtgebiet einschließlich Ortsteile. Durch die Lärmkartierung wurden folgende Betroffenenheiten (Anzahl Personen je nach Beurteilungspegel nachts und tags) ermittelt. Es handelt sich um Lärm, der durch Straßenverkehr an den Hauptverkehrsstraßen verursacht wurde.

Lärmkartierung 2022 - Betroffenenheiten Hauptverkehrsstraßen - Pflichtnetz!

(Angaben beziehen sich ausschließlich auf das nach § 47 c BImSchG zu kartierende Pflichtnetz, auf Wunsch einzelner Gemeinden zusätzlich untersuchte Straßen sind nicht enthalten)

Ermittlung der Betroffenen (Zahlen Lärmkartierung LfULG)				
	dB (A)	im Stadtgebiet	Krankenhäuser	Schulen
Lden	55-59	1306	0	4
	60-64	1061	0	0
	65-69	290	0	0
	70-74	18	0	0
	ab 75	0	0	0
Summe gesamt		2675		
Summe DEN ab 65 dB(A)		308	0	0
Lnight	45-49	1575		
	50-54	941		
	55-59	373		
	60-64	22		
	65-69	0		
	ab70	0		
Summe gesamt		2911		
Summe Night ab 55 dB(A)		395		
Gesundheit	IHD	1		
	HA	419		
	HSD	129		

Tabelle 2 Ermittlung der Betroffenenheit, Anzahl durch Straßenverkehrslärm belasteter Personen

Zur Bewertung der gesundheitsrelevanten Ergebnisse der Lärmkartierung in o.g. Tabelle wird zusätzlich auf die Ausführungen des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie unter folgendem Link verwiesen:

https://luis.sachsen.de/download/Hilfestellung_Interpretation_Laermkarten.pdf

Darin heißt es unter anderem:

„Unterhalb der in den Lärmkarten dargestellten Pegelwerte ist die Belästigungswirkung einwirkender Geräusche eher gering, sie kann aber insbesondere während der Nacht trotzdem vorhanden sein, gerade auch durch einzelne Geräuschspitzen, die sich durch die Mittelungspegel kaum abbilden lassen. Es ist medizinisch belegt, dass dauerhafte Geräuschbelastungen über 65 dB(A) am Tag bzw. von mehr als 55 dB(A) in der Nacht das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigung signifikant erhöhen. Solche chronischen Lärmeinwirkungen beeinflussen als Stressfaktor das Herz-Kreislauf-System in negativer Weise und erhöhen damit das Herzinfarkt-Risiko bzw. das Risiko, an Bluthochdruck zu erkranken. Ebenso steigt bei nächtlichen Lärmbelastungen

das Risiko für psychische Erkrankungen. Bei Geräuschbelastungen unterhalb der gesundheitsrelevanten Pegelwerte dominiert dagegen die Belästigungswirkung. Gehörschäden sind durch verkehrsbedingten Umweltlärm nicht zu erwarten, auch nicht bei Dauerbelastungen. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung hat in seinem Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“ als wichtiges kurzfristiges Umwelthandlungsziel die Verringerung der Geräuschbelastung unter 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß empfohlen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO sieht in ihren Leitlinien für Umgebungslärm aus dem Jahr 2018 grundsätzlichen Handlungsbedarf bereits bei Belastungen durch Straßenverkehr oberhalb von LDEN > 53 dB(A) und LNight > 45 dB(A). Straßenverkehrslärm oberhalb dieser Pegel kann mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein bzw. zu Beeinträchtigungen des Schlafes führen.“

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

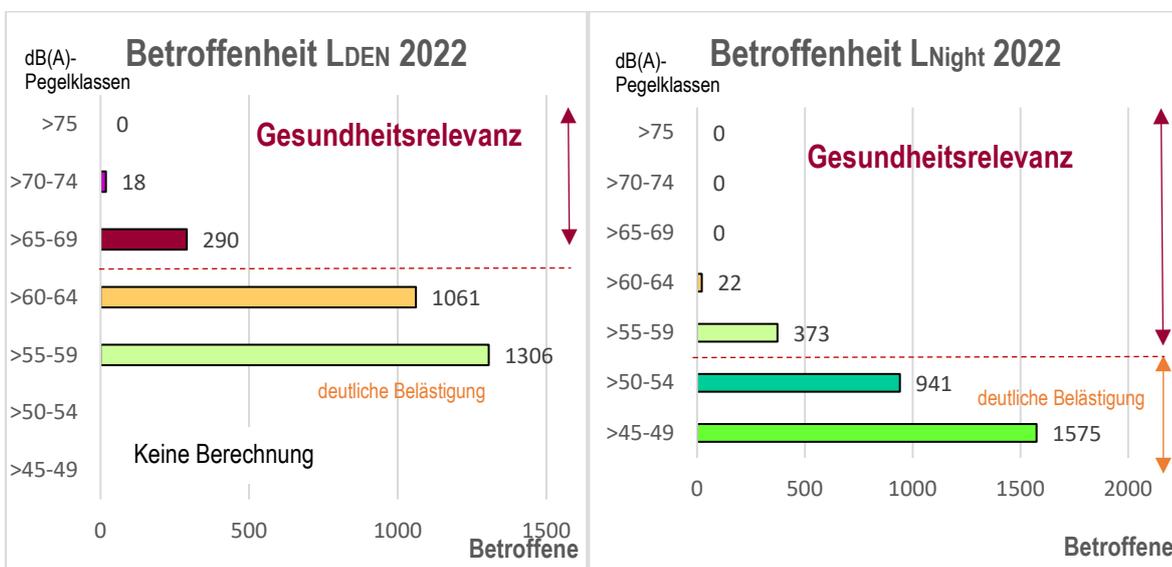


Abbildung 3 Betroffenheiten des Straßenverkehrslärms im Ganztages- und Nachtindex 2022

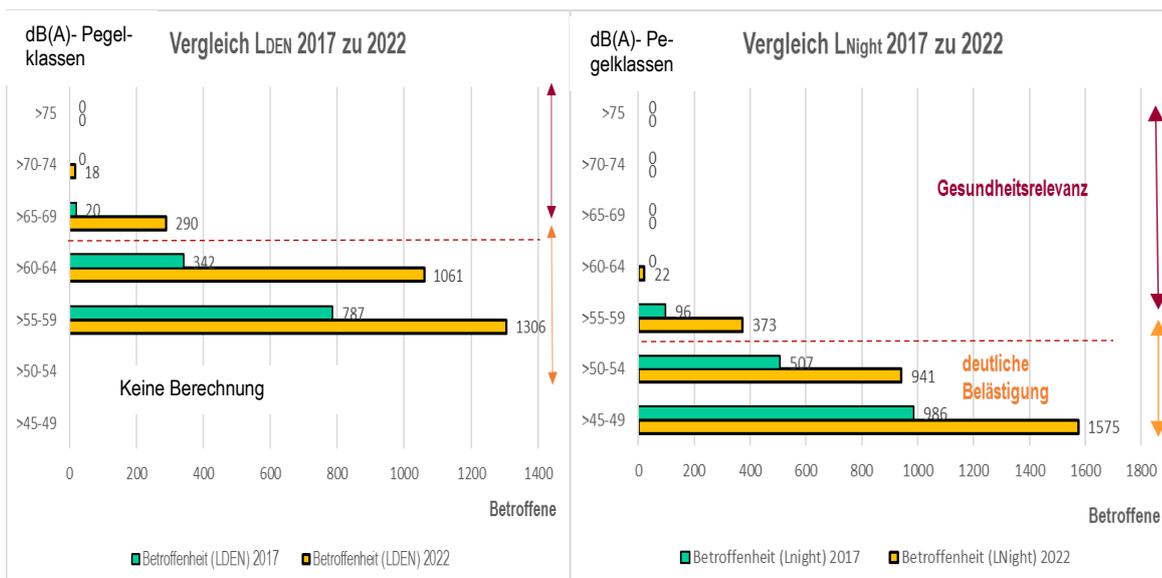


Abbildung 4 Vergleich Betroffenheiten des Straßenverkehrslärms 2017 und 2022

Wie oben bereits beschrieben, ist aufgrund der geänderten Berechnungsvorschriften ein direkter Vergleich der betroffenen Einwohner mit Schlussfolgerung auf die Wirkung verschiedener Lärminderungsmaßnahmen nicht sinnvoll. Auch ist das kartierte Streckennetz nicht identisch und die Betroffenheiten nicht straßengenau

erfasst. Um die Auswirkungen von Berechnungsvorschriften dennoch darzustellen, kann man der Abbildung 2 grob entnehmen, dass nach der neuen Berechnungsmethode deutlich mehr Anwohner in den Bereich der Lärmbelastung fallen. Insgesamt sind im kartierten Bereich von signifikant belästigendem Straßenlärm im Jahr 2022 in der Nacht (LNight > 45 - 54 dB(A)) 2.516 Einwohner betroffen. Gesundheitlich beeinträchtigt durch das Pflichtnetz der Kartierung werden 308 Einwohner ganztägig bei Pegeln von über 65 dB(A), sowie 395 Einwohner des Nachts Pegelwerten von über 55 dB(A). Entlang der Kühnichter Straße sind 24 Betroffene mit einer Lärmbelastung von mehr als 55 dB(A) nachts ermittelt worden.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen sind dem vorliegenden Bericht in Anlage 1 (Index LDEN) und Anlage 2 (Index LNight) beigelegt. Die aus den Karten abzuleitende Belastungssituation soll im Folgenden beschrieben und eingeordnet werden. Es werden dabei sowohl die kartierten Abschnitte des Pflichtnetzes als auch die freiwillig kartierten Bereiche des Hauptverkehrsstraßennetzes betrachtet.

Entlang der Bundesstraßen B 96, B 97 und die Spremberger Chaussee ist mit den höchsten Verkehrsstärken auch die stärkste maximale Ausbreitung der Pegelbänder zu erkennen. Die restlichen Straßen – Südstraße und Wittichenauer Straße weisen eine geringere Lärmbelastung auf. Die niedrigste Betroffenheit unter den kartierten Straßen ist an der Maria-Grollmuß-Straße zu verzeichnen, was einerseits an der Entfernung zwischen Wohnbebauung und Straße, andererseits an der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h liegt. Der größte Teil betroffener Wohngebäude befindet sich entlang der B 97, Dresdener Straße und der B 96, Elsterstraße, was durch die nah anliegenden Pegelbänder an den Gebäudefassaden bereits qualitativ erkennbar ist.

Obwohl die kartierungsrelevante Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz/Tag in der Kühnichter Straße nicht erreicht wird, wurde der Straßenabschnitt freiwillig in die Kartierung aufgenommen. Östlich der Merzdorfer Straße wird die Kühnichter Straße sehr schmal, die Wohnhäuser stehen nah am Fahrbahnrand. Es zeigt sich, dass sich in diesem Abschnitt bei mehreren Gebäuden die Fassade sowohl nachts (55 dB(A)) als auch tagsüber (65 dB(A)) im Bereich der gesundheitlich beeinträchtigenden Lärmgrenze befindet.

Betroffene Anwohner an den kartierten Straßen

Die Anlage 3 zeigt die Hotspots der Lärmbelastung entlang der klassifizierten Hauptverkehrsstraße B 97, B 96 und S 95, bei denen Fassadenpunkte mindestens im Bereich der 55 dB (A) Schallisophone liegen. In diesem Bereich sind vermehrt Wohngebäude betroffen. Die Kühnichter Straße ist nicht als Hotspot ausgewiesen. Es sind jedoch auch dort Wohngebäude betroffen. Die Anlage 4 zeigt für die Hotspotregionen und die Kühnichter Straße die Lärmbetroffenheit im Maßstab 1:5.000, so dass die jeweiligen Wohnhäuser erkennbar sind.

Gebäude sensibler Nutzung

Krankenhäuser und Schulen sind nicht im gesundheitlich bedenklichen Bereich betroffen.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Die Anlage 3 verdeutlicht sogenannte Hotspots der nächtlichen Lärmbelastung bzw. Lärmbetroffenheiten. Im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des geltenden Lärmaktionsplanes von 2018 ist durch geeignete Maßnahmen auf eine Lärminderung entlang der Hotspots hinzuwirken. Das betrifft die

1. B 97, Dresdener Straße, im Abschnitt zwischen Ortseingang aus Richtung Bernsdorf und Wittichenauer Straße
2. B 96/97, Elsterstraße, im Abschnitt zwischen Kreuzung mit S 234 (Kreisverkehr) und Einsteinstraße,
3. S 95, Wittichenauer Straße, im Abschnitt zwischen Kreuzung mit der B 97 und Dorfaue
4. Kreuzungsbereich Spremberger Chaussee (B 96) mit Thomas-Müntzer-Straße und
5. Abschnittsweise die Kühnichter Straße, die durch die Enge des Straßenraums ebenso Belastungen im gesundheitlich relevanten Bereich aufweist.
6. Weiterhin ist besonders wichtig, die bereits als ruhige Gebiete definierten Bereiche zu erhalten.

3 Maßnahmenplanung – Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2018 für den Lärmaktionsplan 2024

3.1 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Die Tabelle laut Anlage 0 gibt einen umfassenden Überblick über lärmindernde Maßnahmen. Sie sind gegliedert in verschiedene Handlungsfelder und Zeiträume. Es handelt sich um Maßnahmen, die zum Teil abgeschlossen sind, zum anderen Teil aber auch im nächsten Zeitraum, der die Lärmaktionsplanung 2024 umfasst, weitergeführt werden. Insofern sind die angefangenen Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2018 mit der Fortschreibung 2024 fortzuführen. Die Evaluierung umfasst folgende Handlungsfelder:

- Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte
- Verkehrsorganisation und Verkehrssystemmanagement
- Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur
- Straßenraumgestaltung
- Entwicklung von Instrumentarien und Monitoring

Im Bereich der oben genannten Hotspots sind im vergangenen Zeitraum bereits mehrere lärmindernde Maßnahmen für aktiven Lärmschutz ergriffen worden:

- Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit
 - S 95 Wittichenauer Straße
 - B 97 Dresdener Straße, Ausbau 2 von 3 Bauabschnitten zuzüglich Einrichtung eines separaten Radweges
 - B 96: Neubau der Ortsumgehung Hoyerswerda zur Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt; Maßnahmenträger: Bund, LASuV; Verkehrsfreigabe 2018
 - B 96: Lärmvorsorge beim Neubau der Ortsumgehung Hoyerswerda gemäß 16. BImSchV aktiv (lärmindernde Fahrbahndecke im gesamten Abschnitt); Maßnahmenträger: Bund, LASuV; Verkehrsfreigabe 2018
- Geschwindigkeitsreduzierung
 - Elsterstraße, B 96/B 97, Reduzierung mit letztem LAP auf 50 km/h
 - Kühnichter Straße, Reduzierung auf 30 km/h
- Kontrolle der Geschwindigkeit
 - Dresdener Straße, B 97
 - Kühnichter Straße
- Lärmsanierung
 - B 97: freiwillige Lärmsanierung der Ortsdurchfahrt gemäß Verkehrslärmschutz-Richtlinie passiv (Schallschutzfenster); Maßnahmenträger: Bund, LASuV; Realisierung 2009-2013

3.2 Weitere Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel zur Lärminderung (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Aufgrund der dargestellten gesundheitsrelevanten Lärmbelastung sind weitere Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich.

Maßnahmen Lärminderung Kühnichter Straße (siehe oben 2.4 Nr. 5)

Die Verlagerung des Verkehrs durch einen Straßenneubau als Umgehungsstraße wurde durch den Stadtrat der Stadt Hoyerswerda mehrheitlich abgelehnt. Organisatorische Maßnahmen zur Verkehrslenkung/ Verkehrsbeschränkung wurden öffentlich diskutiert und ebenfalls mehrheitlich abgelehnt.

Ein Ausbau der Kühnichter Straße, der nur als grundhafter Ausbau erfolgen kann, ist mittelfristig nicht möglich. Im vierten Quartal 2024 erfolgte eine größere Reparatur von drei Straßenabschnitten, die durch Flickstellen und Schadstellen besonders gekennzeichnet waren. Die Fahrbahndecke wurde abgefräst und eine neue Deckschicht aufgebracht.

Aufgrund der bleibenden Enge des Straßenraums ist auch weiterhin eine hohe Lärmbelastung zu erwarten. Es verbleibt zur kurzfristigen Lärminderung passiver Lärmschutz durch Lärmschutzfenster. Aufgrund des dargestellten Schutzanspruches ist dieser förderfähig über die Förderrichtlinie Stadtgrün, Lärm, Radon/2023 (Antragsteller kommunale Gebietskörperschaft und kommunales Unternehmen, auch in Verbindung mit privaten Hauseigentümern möglich.)

https://www.smekul.sachsen.de/foerderung/download/Merkblatt_Laerm.pdf

Maßnahmen zur Lärminderung des Straßenverkehrslärms an den betroffenen Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen (siehe oben 2.4 Nr. 1 bis 2) B 96 und B 97

Die Einführung eines räumlich und zeitlich begrenzten Tempolimits wurde für die Bundesstraßenabschnitte seitens der oberen und unteren Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Aus diesem Grund verbleibt als Maßnahme, Dialog-Displays mit der Aufforderung zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu planen.

Die akustische Wirksamkeit der Geschwindigkeitsanzeigetafeln ist zwar nur marginal, wird jedoch trotzdem empfohlen. Sie sind bei beidseitigem Aufstellen sinnvoll. Die genauen Standorte sind im Rahmen der Ausführung zu prüfen und von der unteren Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.

Seitens des Baulastträgers der B 97 wurde auf Anfrage mitgeteilt, dass im Jahr 2013 bereits abschließend Maßnahmen zur Lärmsanierung getroffen wurden und keine weiteren erfolgen werden. Somit verbleibt auch auf den Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen mit Hotspots der Lärmbelastung der Verweis auf die Förderrichtlinie Stadtgrün, Lärm, Radon/2023 (https://www.smekul.sachsen.de/foerderung/download/Merkblatt_Laerm.pdf, Antragsteller kommunale Gebietskörperschaft und kommunales Unternehmen, auch in Verbindung mit privaten Hauseigentümern möglich.)

Maßnahmen zur Lärminderung des Straßenverkehrslärms an den betroffenen Abschnitten der Hauptverkehrsstraße (siehe oben 2.4 Nr. 3) S 95

Zur Lärminderung soll zeitlich beschränkt die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts von 22 bis 5 Uhr auf 30 km/h reduziert werden.

Geschwindigkeitsreduktionen sind eine wirksame Maßnahme zur Lärminderung¹. Die Lärminderung beträgt ca. 2 bis maximal 4 dB(A)². Langsam fahrende Autos sind leiser, da im Gegensatz zu Tempo 30 bei Tempo 50 das Abrollgeräusch der Reifen den Motorenlärm übertönt. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten verringert sich der Lärm um durchschnittlich drei Dezibel. Dies wird von Menschen wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen.

¹ Umweltbundesamt, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU Umgebungslärmrichtlinie Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, TEXTE 33/2015, S 89

²Umweltbundesamt, Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, S. 13 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

Die Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wurde bereits ausführlich untersucht. „Die Überschreitungshäufigkeit ist bei Tempo 30 in der Regel höher als bei Tempo 50. Aber selbst ohne Geschwindigkeitskontrollen oder andere Begleitmaßnahmen nimmt die mittlere Geschwindigkeit bei einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h um bis zu 16 km/h ab. Mit Geschwindigkeitskontrollen liegt der Rückgang bei bis zu 18 km/h.“ (siehe Ausführungen UBA², Seite 6).

Die Maßnahme abschnittsweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts von 50 auf 30 km/h wurde im Rahmen der örtlichen Verkehrskommission bereits diskutiert und auf Umsetzbarkeit geprüft. Geschwindigkeitskontrollen außer des festen Blitzers auf der Wittichenauer Straße S 95 sind nur sporadisch möglich. Da die Maßnahme auch ohne regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen wirksam ist, wird sie hiermit als geeignete Lärminderungsmaßnahme festgelegt. Einschränkungen für den regionalen Busverkehr in Bezug auf Fahrplantreue und Anschlussicherung sind bei aktuellem Fahrplan nicht zu erwarten. Aufgrund der Verhältnismäßigkeit – Eingriff in den Verkehrsfluss und Abwägung der Betroffenen – handelt es sich nur um die nächtliche Geschwindigkeitsreduktion, so dass zur Lärminderung tagsüber zusätzlich passiver Lärmschutz durch Lärmschutzfenster empfohlen wird. Dieser ist für Gebäude in kommunalem Eigentum förderfähig (Teil A der Richtlinie) bzw. nach Teil B der Richtlinie über Weitergabe von Fördermitteln für Dritte, wenn sich die Hauptverkehrsstraße in kommunaler Baulast befindet.

Betrachteter Straßenabschnitt	Straßenbaulast	Lärminderungsmaßnahme		
		Lärmschutzfenster förderfähig für Anlieger?	Dialog-Display	Tempo 30 nachts
B 97, Dresdener Straße, im Abschnitt zwischen Ortseingang aus Richtung Bernsdorf und Wittichenauer Straße	Freistaat Sachsen	Für Gebäude in kommunalem Eigentum	x	
B 96 bzw. B 97, Elsterstraße, im Abschnitt zwischen Kreuzung mit S 234 (Kreisverkehr) und Einsteinstraße	Freistaat Sachsen	Für Gebäude in kommunalem Eigentum	x	
S 95, Wittichenauer Straße, im Abschnitt zwischen Kreuzung mit der B 97 und Dorfaue	Stadt Hoyerswerda (kommunal)	Weitergabe der Fördermittel an Dritte grundsätzlich möglich		x

Tabelle 3 Zusammenfassung von Lärminderungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen mit Hotspots

Ausweisung Ruhiger Gebiete als Maßnahme zur Minderung des Umgebungslärms

Die „**Ruhigen Gebiete**“ werden weiterhin analog zum LAP 2018 in zwei Kategorien eingeteilt. Lärmschutzmaßnahmen bestehen im Wesentlichen darin, keine neue Verlärmung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie durch die Ausweisung von Nutzungen zuzulassen. Die Aussagen des LAP 2018 haben weiterhin Bestand.

	Ruhige Landschaftsräume	Innerstädtische Freiräume
1	LSG Lauta-Hoyerswerda-Wittichenau	Gondelteich und nähere Umgebung
2	Naturschutzgebiet Dubringer Moor	Waldfriedhof
3	LSG Knappensee	Freizeitkomplex Ost
4	LSG Naherholungsgebiet Hoyerswerda (Kühnicht)	
5	Scheibe-See (Ausnahme Badestrand und Umfeld)	
6	Grünzug Elsterauen und Schwarzwasser/ LSG Elstergebiet um Neuwiese	

Tabelle 4 Auflistung Ruhige Gebiete

Der ehemalige Wohnkomplex 10 wird jedoch nicht mehr als innerstädtischer Freiraum definiert, da die Fläche teilweise wieder eine anthropogene Nutzung erhalten hat. Der Nachnutzung wird aufgrund der vorhandenen technischen Infrastruktur Vorrang gegeben.

Die Ruhigen Gebiete werden in Anlage 5 dargestellt.

Lärmminderungsmaßnahmen von Eisenbahnverkehr sind in den nächsten Jahren noch nicht vorgesehen.

Erläuterungen des erwarteten Nutzens der festgelegten kommunalen Lärmminderungsmaßnahmen

1. Aufstellen von Dialog-Displays

Die Dialog-Displays zur Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit bzw. auch mit Hinweis auf den Lärmschutz sind in der Wirkung eher gering.

2. Nächtliche Geschwindigkeitsreduktion

Es wird erwartet, dass sich durch die Geschwindigkeitsreduktion für den Streckenabschnitt eine nächtliche Beruhigung einstellt. Insbesondere sollen belästigende Lärmspitzen verringert werden. Zusätzlich zur Beschil-derung sind weitere sporadische Kontrollen erforderlich, ergänzend zur vorhandenen Blitzersäule.

Die Lärmminderung soll ca. 3 dB(A) betragen und damit nachts nicht mehr im gesundheitsrelevanten Belastungsbereich liegen.

3. Einbau Lärmschutzfenster

Lärmschutzfenster bieten die Möglichkeit, in den Abschnitten mit Hotspots der Lärmbeeinträchtigung eine Minderung der Lärmimmission zu erreichen. In Abhängigkeit der Schallschutzklasse – so zum Beispiel Klasse 3 – kann Lärm um bis zu 35–39 dB (A) verringert werden. Der vorliegende Lärmaktionsplan soll Haus- und Wohnungseigentümern die Möglichkeit geben, bei entsprechender gesundheitsrelevanter Belastung entsprechende Fördermittel zu beantragen.

Ausblick für künftige Lärmminderungsmaßnahmen an Hotspots im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsreduktionen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Im Jahr 2022 ist die Stadt Hoyerswerda der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten. Zu den Inhalten gehören folgende Leitsätze:

2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.

3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.

Nur mit Änderungen im Regelwerk der Straßenverkehrsbehörden sind weitere Geschwindigkeitsreduktionen und damit Lärmminderungspotenziale nachts möglich.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Gibt es eine langfristige Strategie?

Ja

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

- Erneuerung/Erweiterung vorhandener und Neueinrichtung von Mobilitätsstationen zur Verknüpfung emissionsarmer Verkehrsträger, um die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken (Radfahrer, Fußgänger, eCar-Sharing, ÖPNV) im Zeitraum 2024-2025. Ausbau der sicheren/abschließbaren Fahrradabstellanlagen einschließlich Lademöglichkeiten im Stadtgebiet - Förderung lärmarmen Mobilität
- Einbau von Stellplatzsensoren auf ausgewählten Stellplätzen in der Altstadt i.V.m. Routenwahloptionen zur Vermeidung von Parksuchverkehr
- Weitere Prüfung zur Einführung von Fahrradstraßen in Abhängigkeit der geltenden Straßenverkehrsordnung
- Innerhalb des kommunalen Verkehrsunternehmens für den Stadtverkehr vollständiger Ersatz der vorhandenen Dieselfahrzeuge durch Elektrobusse im Zeitraum bis 2026. Derzeit sind 8 Elektrobusse geplant.
- Ausbau der kommunalen Ladeinfrastruktur zur Förderung der e-Mobilität

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden:

Ja, siehe 3.2

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Die Anzahl der Personen kann nur grob geschätzt werden. Durch die nächtliche Geschwindigkeitsreduktion an der S 95 würden ca. 100 Personen nicht mehr durch Lärm gesundheitlich beeinträchtigt werden. Für den ganzen Straßenzug würde die Lärmbelastung geringer.

3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

0

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Erarbeitung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes erfolgte bisher eine Pressemitteilung in der Lokalzeitung³ und eine Veröffentlichung auf der Homepage der Stadt Hoyerswerda⁴ für die Bürger. Die Mitteilungen dienten der Information zu den Ergebnissen der Lärmkartierung und zur anstehenden Lärmaktionsplanung mit dem Aufruf, sich an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Weiterhin wurde auf die Bewertung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2018 hingewiesen, die auch auf der Homepage der Stadt Hoyerswerda ersichtlich ist.

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2024 erfolgte für die Dauer von 4 Wochen.

³ Sächsische Zeitung, Lokalausgabe Hoyerswerdaer Tageblatt | Erscheinungsdatum: 24.05.2023 | Seite: 15 Artikelbezeichnung: Anstehende Lärmaktionsplanung | Seite 1/1

⁴ Mai 2023

Von:

20.09.2024

Bis:

21.10.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Veröffentlichung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan 2024 auf dem Beteiligungsportal www.buergerbeteiligung.sachsen.de

4.3 Art der Interessenträger, die direkt beteiligt wurden

Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie:	lfulg@smekul.sachsen.de
Landesamt für Straßenbau und Verkehr:	poststelle@lasuv.sachsen.de
Gesundheitsamt des Landratsamts Bautzen:	gesundheitsamt@lra-bautzen.de
Straßenverkehrsamt Landkreis Bautzen	verk-amt@lra-bautzen.de
Untere Straßenverkehrsbehörde	Goetz.Gleiche@hoyerswerda-stadt.de
Regiobus Bautzen	Sven.Lanz@regiobus-bautzen.net
Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda	Stefan.Loewe@vgh-hy.de

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben:

0

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

Ja

Ja

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden:

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Ja

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Mit der Konsultation erfolgt eine Abwägung der Stellungnahmen, die z.T. mit Änderungen im LAP verbunden ist. Die abschnittsweise nächtliche Reduktion der Geschwindigkeit auf der B 97 bzw. B 96 von 50 auf 30 km/h wurde als Maßnahme von der oberen und unteren Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.

4.5 Dokumentation

Link zur Webseite mit Dokumenten der öffentlichen Konsultation:

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans (ohne Maßnahmenumsetzung):

Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in kommunaler Eigenregie

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen (*freiwillige Angabe*):

Es können keine Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen geschätzt werden. Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis haben in der Regel Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

6 Evaluierung des Aktionsplans 2024

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

Ja

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

- Beteiligung bei der Bauleitplanung und Berücksichtigung lärmmindernder Anforderungen
- Antrag bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde zur Umsetzung der Geschwindigkeitsrelevanten Maßnahmen

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

Ja

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans

- Bürgerumfrage zu den Mobilitätsstationen
- Quantitative Auswertung zur Nutzung der Mobilitätsstationen/Fahrradabstellanlagen (Förderung Radverkehr zur Vermeidung lärmverursachenden MIV's)

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan wird voraussichtlich in Kraft treten

am:

7.2 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.hoyerswerda.de/stadtleben/stadtentwicklung/verkehrsplanung/verkehrsplanung-hy/laermaktionsplanung/>