

Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung am 5. April 2023



Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org>



Mehrwert durch Vernetzung kommunaler Planungen
sowie die Einbindung von Betroffenen

Vortragsgliederung

1. Grundüberlegungen zur Vernetzung kommunaler Planungen
2. Beispiele zur Vernetzung von Planungen
3. Methoden zur Einbindung der Betroffenen
4. Ansätze zur Systematisierung von Abwägungsgrundlagen

Warum ist eine Vernetzung kommunaler Planungen sinnvoll?



Lärmbelastungen

Luftschadstoffbelastungen

Querungsdefizite

Trenn- und Zerschneidungswirkung

unzureichende Radverkehrsanlagen

Sicherheitsdefizite

mangelhafte Aufenthaltsqualität

Mangelhafte Wohnqualität



Warum ist eine Vernetzung kommunaler Planungen sinnvoll?

- » Lärm ist häufig nur ein Synonym für viele weitere Probleme!
- » Lärmkartierung bildet komplexe Bestandssituation meist nicht ab!



Generelle Empfehlung:

Betrachtung der Lärminderung
als Aufgabe der integrierten Verkehrsplanung

Eine Vernetzung mit anderen
Planungen ist » sinnvoll.

» in verschiedenen Formen denkbar.

» wechselseitig möglich.

aber: Lärmaktionsplanung funktioniert generell auch als Einzelkonzept

Wo und wie ist eine Vernetzung sinnvoll?

Basics:

- » Berücksichtigung anderer Planungen bei der Lärmaktionsplanung
- » Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung bei anderen Planungen

Weiterführende / gezielte Vernetzung:

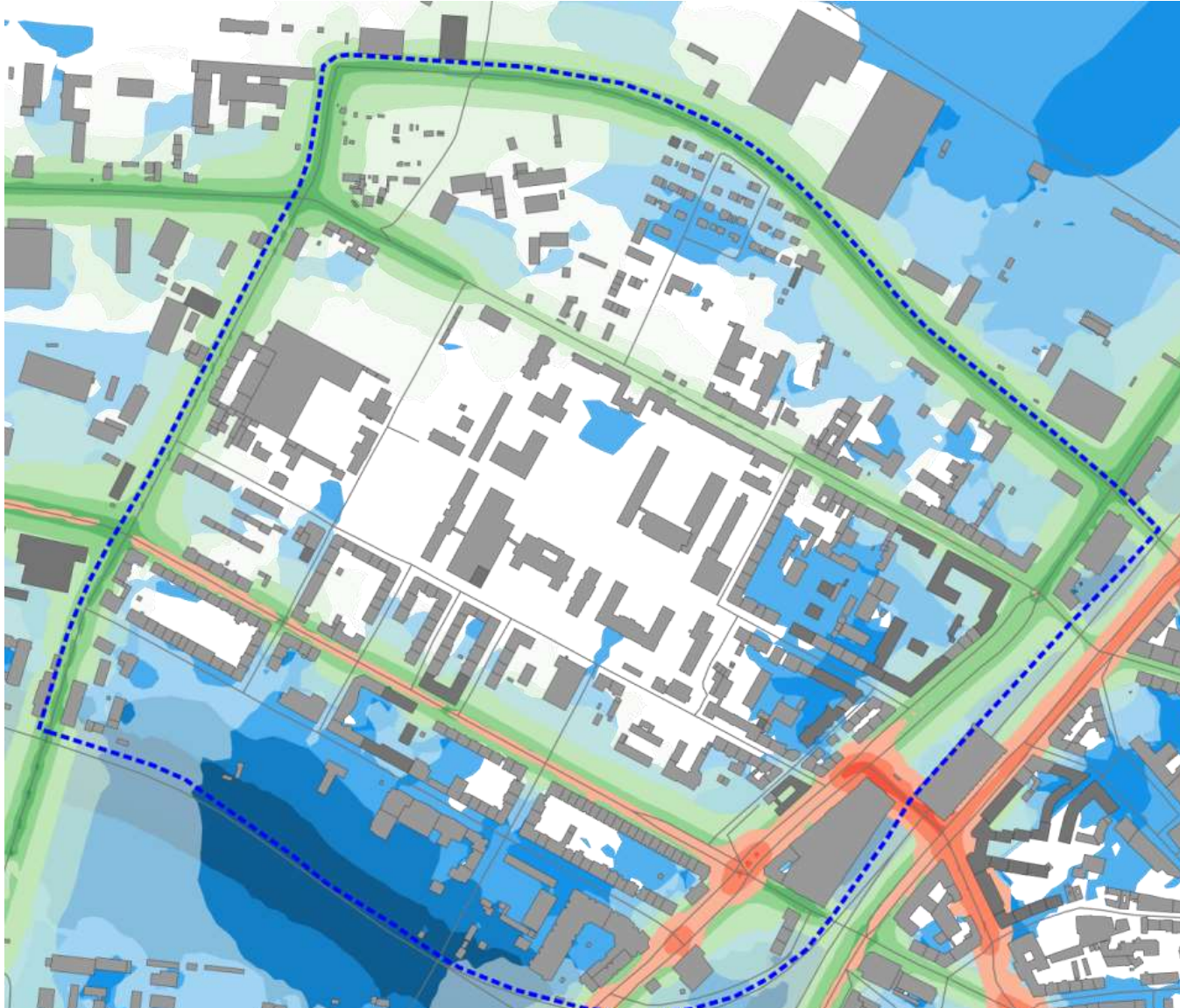
Beispiel




- | | |
|--|-------------------|
| » Integriertes Verkehrs- & Lärminderungskonzept | DD Friedrichstadt |
| » Lärmaktionsplan mit Ergänzungsbausteinen | Zwickau |
| » getrennte Konzepte aber parallele Bearbeitung | Greiz |
| » Verkehrliches Konzept mit Berücksichtigung der Umweltaspekte | Tharandt |

Vortragsgliederung

1. Grundüberlegungen zur Vernetzung kommunaler Planungen
- 2. Beispiele zur Vernetzung von Planungen**
3. Methoden zur Einbindung der Betroffenen
4. Ansätze zur Systematisierung von Abwägungsgrundlagen




Beispiel: Dresden Friedrichstadt



-  Eisenbahn
-  Kfz-Verkehr
-  Straßenbahn




Betroffene nachts:

> 55 dB(A) > 60 dB(A)

	1.624	843
	609	134
	86	0

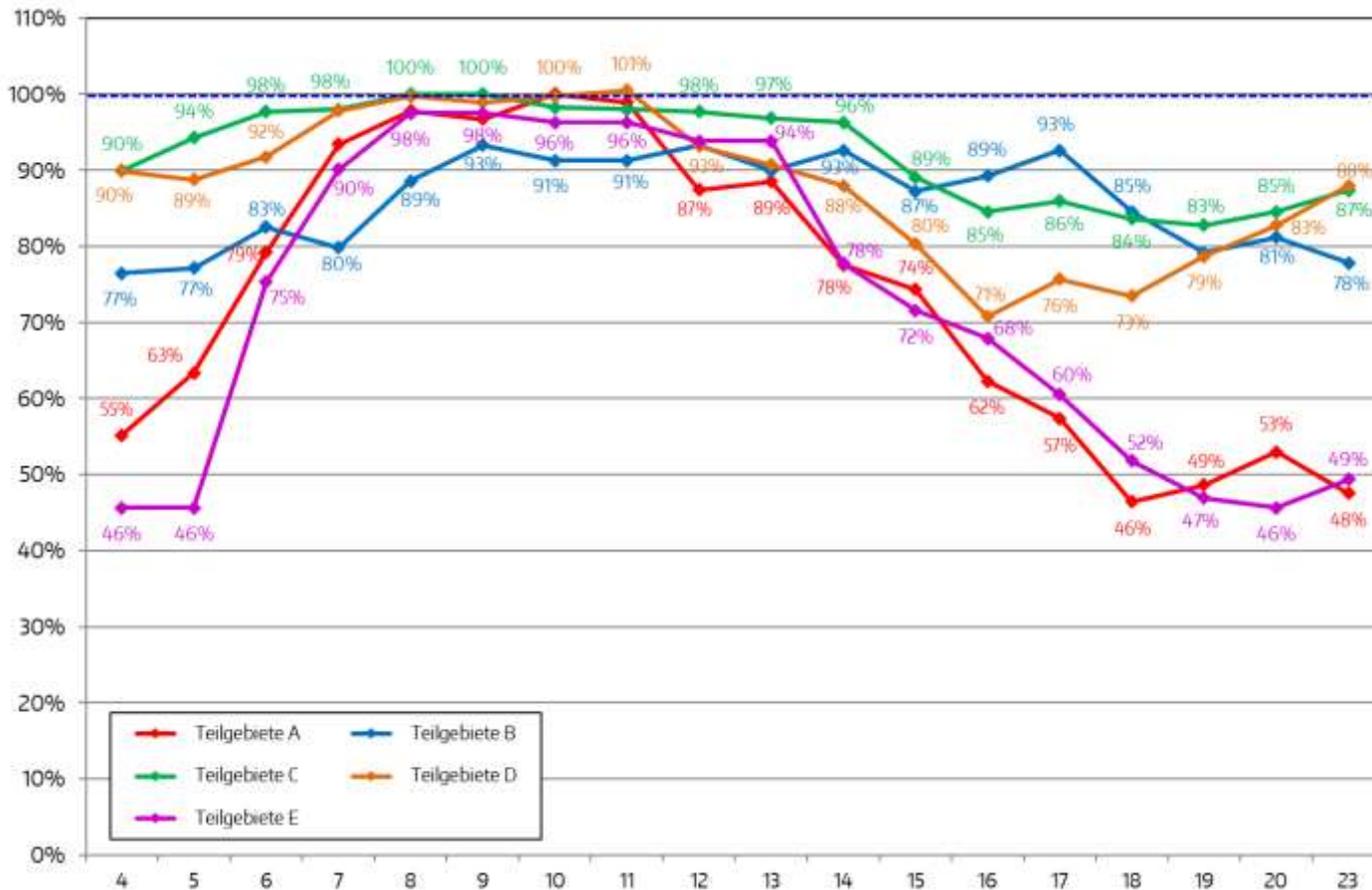
Betroffene tags:

> 65 dB(A) > 70 dB(A)

	1.116	100
	171	55
	0	0

Beispiel: Dresden Friedrichstadt

Erhebung weiterer wichtiger Zusatzinformationen
im Rahmen der integrierten Bestandsanalyse



Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org>

Beispiel: Dresden Friedrichstadt



Integriertes und detailliertes
verkehrsträgerübergreifendes
Maßnahmenkonzept

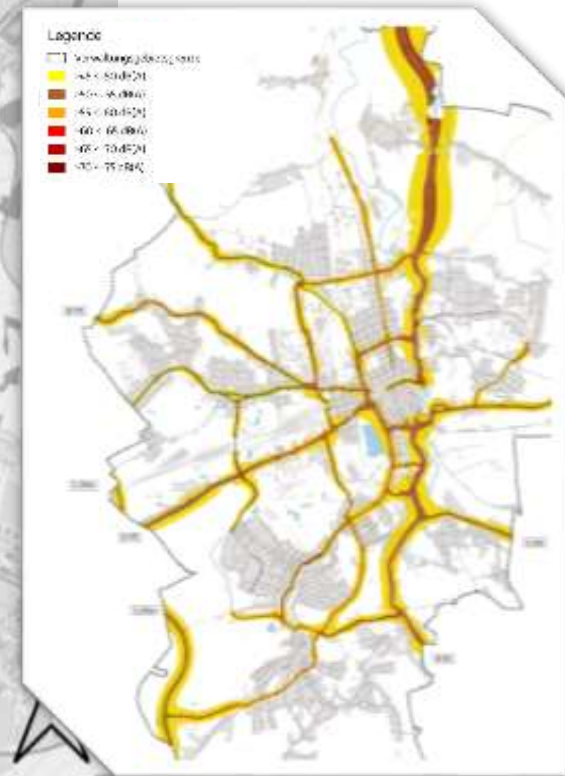
nicht nur Hot-Spot-Bezug



Beispiel Zwickau – Lärmaktionsplan Stufe 3



Betroffenheits-
schwerpunkte



Beispiel Zwickau

Marienthaler Straße (Werdauer Straße – Windbergstraße)



Quelle: Lärmkartierung Stadt Zwickau

EW L_{night}

> 45	416
> 55	176
> 60	0

EW L_{den}

> 55	424
> 65	183
> 70	0

Handlungsbedarf:

Lärmsituation	3
Fahrbahnzustand	2
Radverkehr	3
Querungsbedingungen	3
Städtebauliche Situation	3
ÖPNV	2
Geschwindigkeitniveau	2

Summe ungewichtet	18
-------------------	----

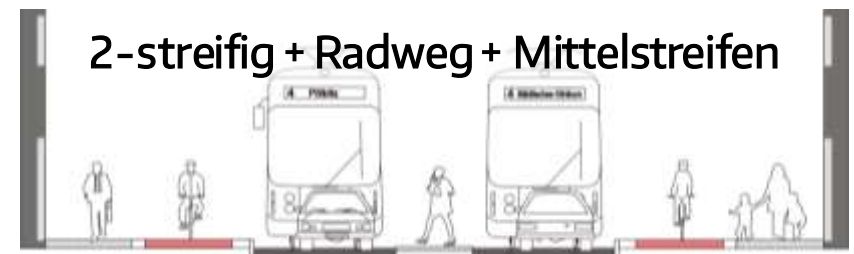
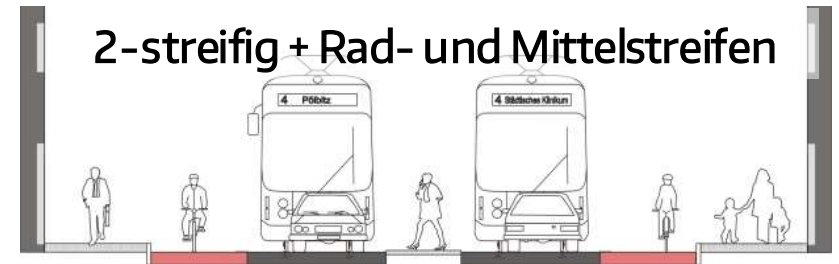
Handlungsansätze:

- » Integrierte Straßenraumgestaltung
- » temporäre Reduzierung der Fahrbahnflächen
- » Radverkehrsinfrastruktur
- » Verkehrsüberwachung

Beispiel Zwickau – Vertiefende Betrachtung Marienberger Str.

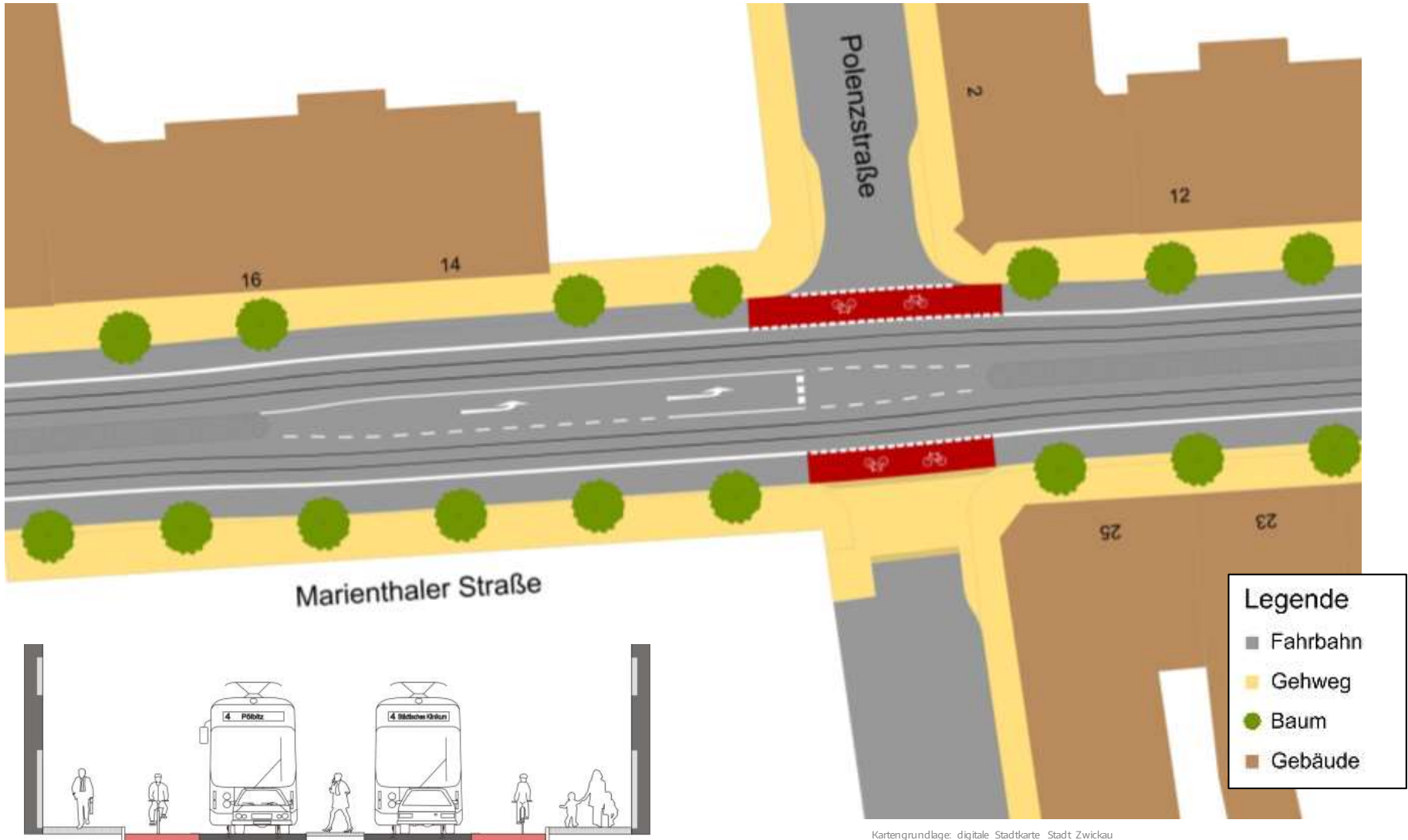


Umfassende Variantenuntersuchung
zur Querschnittsaufteilung



Beispiel Zwickau – Vertiefende Betrachtung Marienberger Str.

Handlungsempfehlung zur Neuaufteilung des Straßenraumes



Beispiel Zwickau

Zusammenfassung der Lärminderungseffekte

Direkte Effekte:

- » geringere Freiheitsgrade
- » veränderter Straßenraumeindruck



Verstetigung des Verkehrsflusses
geringeres Geschwindigkeitsniveau



- » Vergrößerung Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Bebauung
- » Verbesserung Fahrbahnoberflächen



geringere
Lärmimmissionen

Sekundäreffekte:

- » besser Infrastruktur Fuß / Rad
- » Veränderung Modal-Split

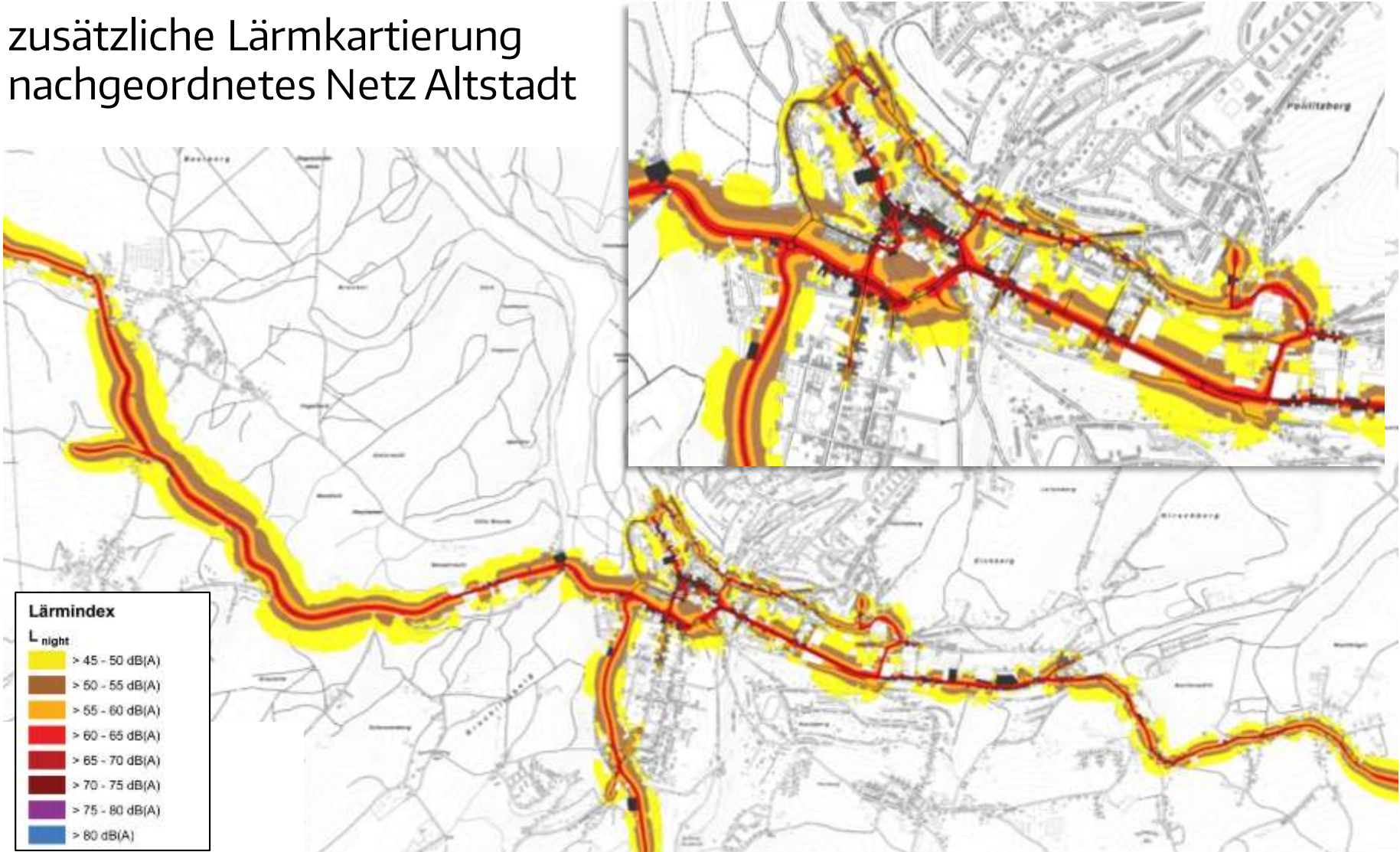


Reduzierung der
Kfz-Verkehrsaufkommen

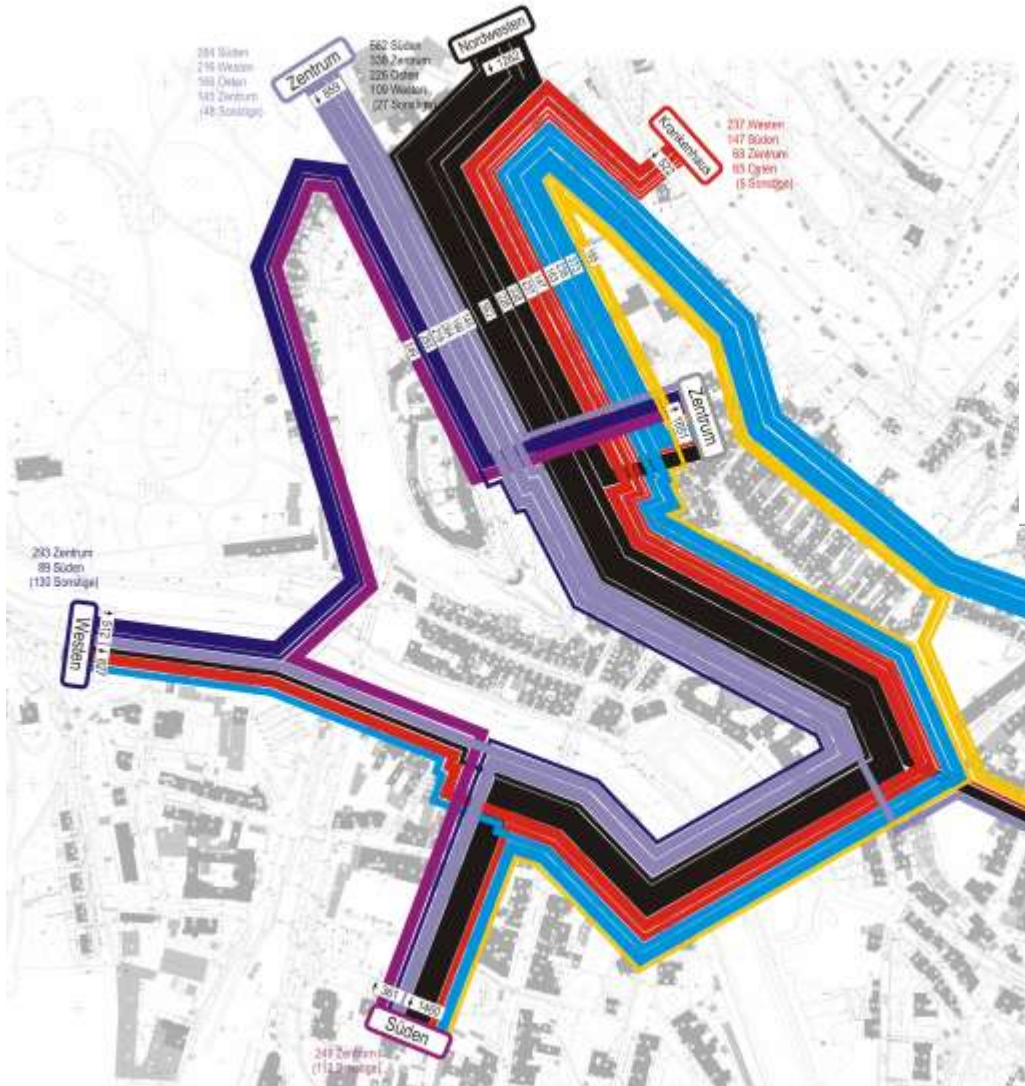


Beispiel Greiz

zusätzliche Lärmkartierung
nachgeordnetes Netz Altstadt

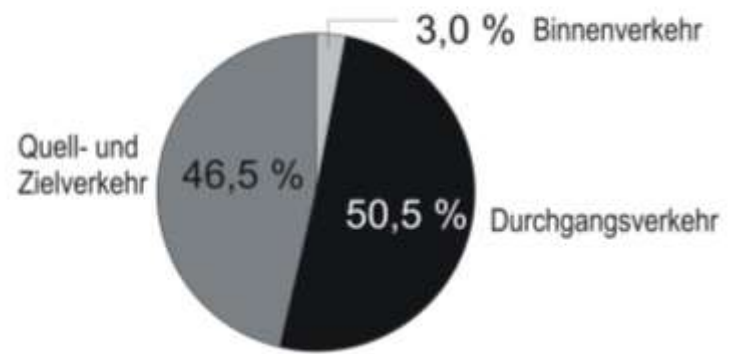


Beispiel Greiz – Parallel Untersuchungen in der Altstadt



Kartengrundlage: digitale Stadtkarte Stadt Greiz

Anteile der Verkehrsarten am Befragungsquerschnitt bezogen auf die Altstadt

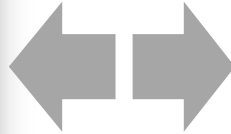


7.500 Kfz/h durch die Altstadt



Beispiel Greiz

Lärmaktionsplan



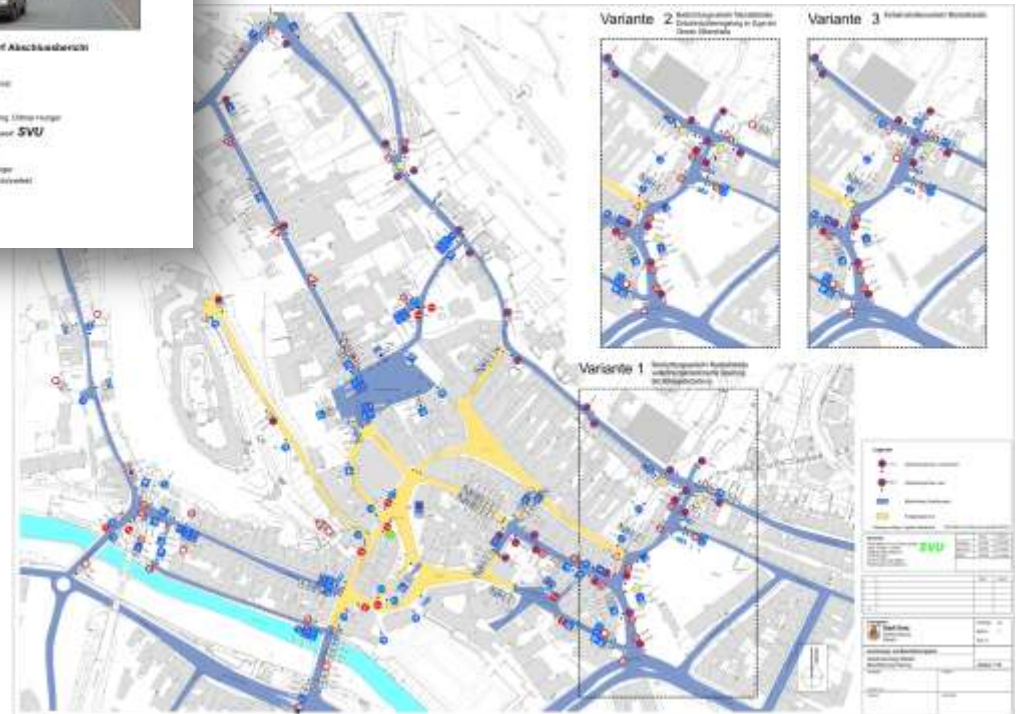
Verkehrskonzept Altstadt



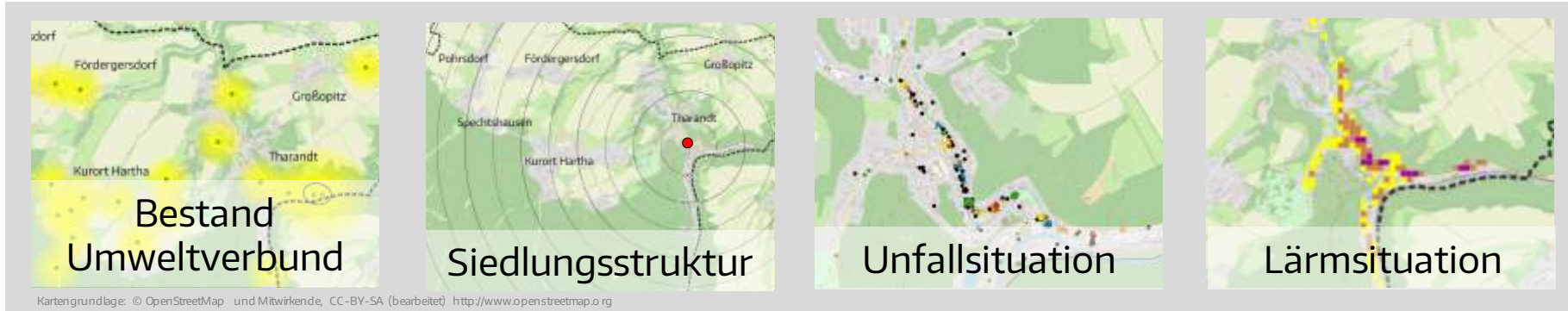
Nutzung der Lärmthematik als wichtige Argumentationshilfe

Präzisierung des
Maßnahmenkonzeptes

konkrete Umsetzungs-
vorbereitung



Beispiel Tharandt



Konzeption zur Verbesserung der Verkehrs- und Lebensbedingungen

1. Erhöhung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität
2. Reduzierung von Konflikten und Unfallgefahren
3. gleichberechtigte Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen aller Verkehrsarten
4. Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
5. Reduzierung der negativen Umwelt- und Gesundheitsfolgen durch den Kfz-Verkehr (CO₂-, Luftschadstoff- und Lärminderung)
6. Bündelung des Kfz-Verkehrs im Hauptstraßennetz
7. Sicherung der Funktionen des Straßennetzes für den notwendigen Verkehr
8. Gewährleistung einer gute Vernetzung in der Region sowie zwischen den einzelnen Ortsteilen

Beispiel B 5 Ortsdurchfahrt Berge



wichtige Weichenstellungen
zur Lärminderung nutzen

- » Straßenausbau
- » Siedlungsentwicklung
- » Bebauungsstruktur...

Maßnahme	OD B 5 Berge	Übliche OD
Tempo 30 nachts	X	
Tempo 30 ganztags		
stationäre Geschwindigkeitsüberwachung	X	
Motivanzeigetafeln		
lärmmarmer Asphalt		
Ortseingangsgestaltung	X	
Querungsstellen / Mittelinseln	X	
Straßenraumbegrünung	X	
durchgehende Radverkehrsanlagen	X	
Schutzstreifen	X	

Vortragsgliederung

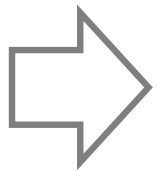
1. Grundüberlegungen zur Vernetzung kommunaler Planungen
2. Beispiele zur Vernetzung von Planungen
- 3. Methoden zur Einbindung der Betroffenen**
4. Ansätze zur Systematisierung von Abwägungsgrundlagen

Rahmenbedingungen für die Einbindung der Betroffenen

Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG)

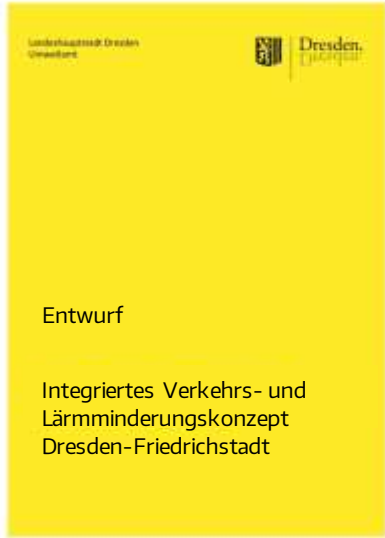
Artikel 8, Absatz 7

„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie **rechtzeitig und effektiv** die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne **mitzuwirken**, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. [...]“



mindestens zwei Formate zur
Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich

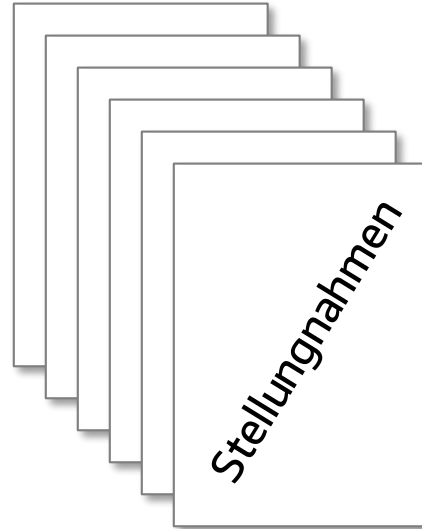
Pflichtprogramm: öffentliche Auslegung



Entwurf

Integriertes Verkehrs- und
Lärminderungskonzept
Dresden-Friedrichstadt

Berichtsentwurf



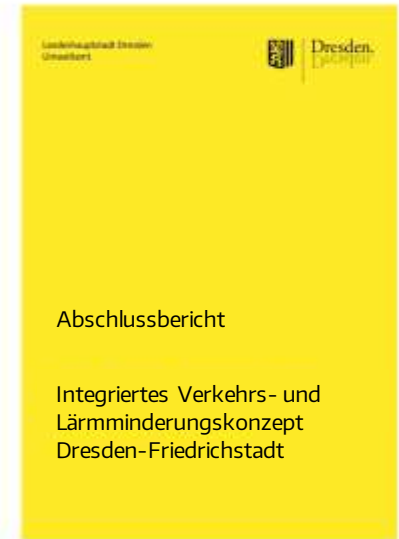
Abwägen



SVU Dresden Friedrichstadt Auswertung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung Workshop - Seite 11

Nr.	Stelle / Tabellen	Anmerkung / Hinweis / Bedenken	Effektungen Sachverh. / Bewertung	Beurteilung
		<p>Wie ist die Umsetzung der Maßnahmen sichergestellt?</p> <p>Als der 'Schulzenstraße' verkehrsfähig wird, sind die dortigen Verkehrsbedingungen zu berücksichtigen. Eine entsprechende Verkehrsplanung ist erforderlich.</p> <p>Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen. Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen. Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen. Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen. Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen. Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen. Die Verkehrsplanung ist zu berücksichtigen.</p>

Einarbeiten



Abschlussbericht

Integriertes Verkehrs- und
Lärminderungskonzept
Dresden-Friedrichstadt

Abschlussbericht

Klassiker: Öffentlichkeitsveranstaltung



klassische
Öffentlichkeits-
veranstaltung

- » Fachvortrag
- » Rückfragen
- » Diskussion

insbesondere für Vorstellung
der Ergebnisse geeignet

Gefahr von Co-Referaten



Alternative: frühzeitige Beteiligung per Fragebogen



<https://formulare.zwickau.de/frontend-server/form/provide/851/>



nichtrepräsentative
Umfrage

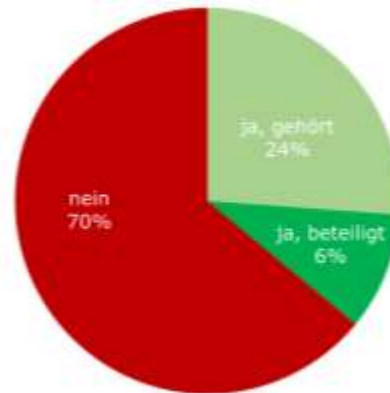
» online

» ggf. parallel analog

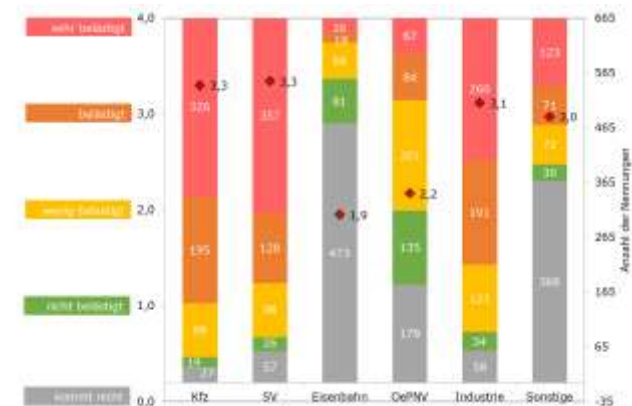
Zwickau Rücklauf ca. 670 Fragebögen

insbesondere für frühzeitige
Beteiligung sinnvoll

niederschwelliges Angebot



bisherige Berührungspunkte
mit der Lärmaktionsplanung



subjektive Einschätzung der
Belästigung nach Verkehrsart

Weitere Instrumente zur Einbindung der Betroffenen



- » Pressearbeit
- » Information über Homepage
- » Flyer
- » Videobeiträge
- » Plakate und Aushänge
- » Postwurfsendungen
- » Lärmspaziergänge



Vortragsgliederung

1. Grundüberlegungen zur Vernetzung kommunaler Planungen
2. Beispiele zur Vernetzung von Planungen
3. Methoden zur Einbindung der Betroffenen
4. Ansätze zur Systematisierung von Abwägungsgrundlagen

Ausgangssituation / Zielstellung



- Ziel:**
- » Schaffung einer nachvollziehbaren und einheitlichen Abwägungsgrundlage
 - » Erarbeitung eines Formblattes

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Fon: 0351 – 422 11 96

Fax: 0351 – 422 11 98

Mail: schoenefeld@svu-dresden.de

Web: www.svu-dresden.de

SVU Dresden

STADT – VERKEHR – UMWELT

Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Wachsbleichstraße 25

01067 Dresden