

Verkehrslärm kann das Wohlbefinden und die Lebensqualität in hohem Maße beeinträchtigen.

Lärmaktionspläne (LAP) sind der Rahmen, Ursachen zu erkennen und Gegenmaßnahmen zu formulieren

Aus diesem Grund wurde 2002 die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) aufgestellt. Ziel ist die Reduzierung bzw. Vermeidung von Umgebungslärm und der durch ihn hervorgerufenen Schäden, sowie der Schutz und Erhalt von Gebieten mit (relativ) geringen Lärmimmissionen (ruhige Gebiete). Die mit der Richtlinie einhergehende Verpflichtung der EU-Mitgliedstaaten zur Lärmaktionsplanung wurde in Deutschland im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, §§ 47a-f) sowie in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) verankert. Seit 2007/2008 erfolgen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in einem fünfjährigen Turnus.

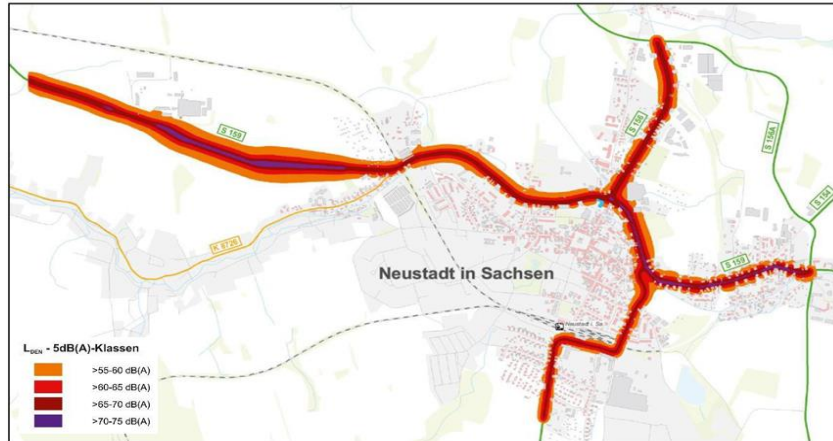
Weil es sich um eine europäische Richtlinie handelt, ist im Lärmaktionsplan 2023 ausdrücklich vermerkt: „ Bis zum 18. Juli 2024 ist nach Vorgabe der EU die Lärmaktionsplanung abzuschließen (einschließlich der erforderlichen kommunalpolitischen Beschlussfassung) und eine Kurzfassung der EU-Kommission zu übermitteln.“ Daran wird sichtbar, wie wichtig Neustadt/Sa. für die Beamten ist Brüssel ist.

Die Stadt Neustadt/Sa. hat **2018** in Zusammenarbeit mit dem IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden den ersten Lärmaktionsplan verfasst. Dieser wurde **2023** fortgeschrieben und in **2024** vom Stadtrat beschlossen.

- Es folgt:
- Erläuterung zum Lärmaktionsplan 2018 mit Originaldokument
 - Erläuterung zur neuen Lärmkartierung ab 2022
 - Erläuterung zum Lärmaktionsplan 2023
 - Originaldokument mit gelben HighLighting und roten Kommentaren
 - Im LAP fehlende Maßnahmen

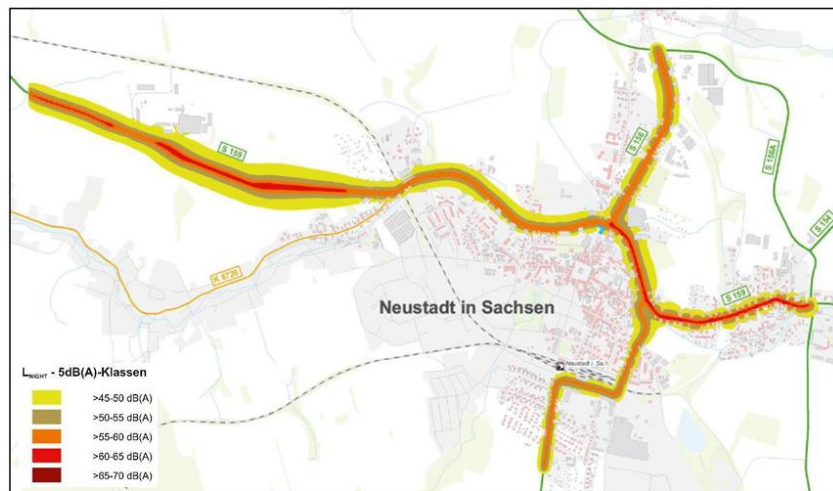
Lärmaktionsplan (LAP) 2018:

Erstellt von: IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, Alaunstraße 9, 01099 Dresden



Grafik 2: Lärmpegel in Neustadt in Sachsen (L_{den})

Lärmpegel tags↑ und nachts↓



Grafik 3: Lärmpegel in Neustadt in Sachsen (L_{Night})

Im ersten LAP von 2018 werden allgemeine Grundanliegen und die Lärmkartierung erläutert. Auf dieser Basis werden anschließend Anregungen zur Lärminderung gegeben, ohne zu konkreten Aktionen gegen Lärm aufzufordern. In den Anregungen ist nichts zu finden, was nicht längst allgemein bekannt ist.

Im LAP 2018 heißt es zum Schluss:

Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan wird der Stadt Neustadt in Sachsen ein Konzept für die nächsten Jahre übergeben, welche die aktuelle verkehrsbezogene Lärmsituation im Detail auf zeigt sowie Handlungsansätze zur Minderung der Lärmbelastung der Anwohner enthält.

Wie die Analyse und die Handlungsansätze für Neustadt in Sachsen aufgezeigt haben, sind die konkreten Möglichkeiten zur flächendeckenden Lärminderung eher begrenzt. Zudem sind die strategischen Möglichkeiten der Stadt weitestgehend ausgeschöpft.

Im Grunde war der LAP 2018 eine Pflichtaufgabe gegenüber Brüssel, die in Neustadt/Sa. außer Kosten keine sichtbaren Auswirkungen hatte.

Hier der Link zum Dokument:

<http://neustadt-laermfrei.de/Dokumente/Laermaktionsplan2018.pdf>

Neuerung bezüglich Lärmkartierung ab 2022:

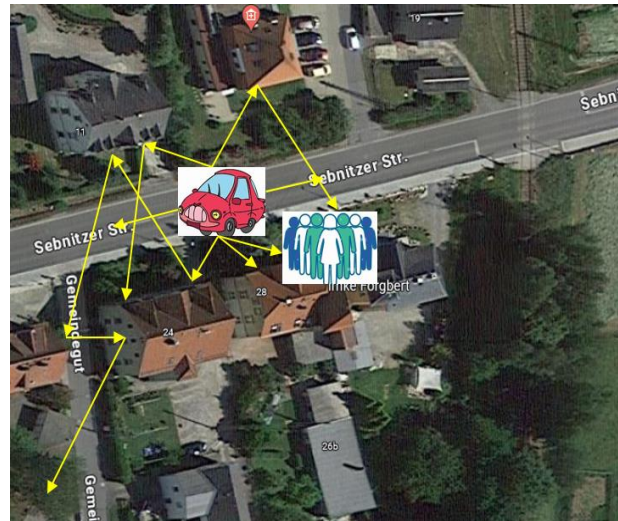
In der Kartierungsrunde 2022 müssen **alle** kartierungspflichtigen Strecken aufgrund der zum 31.12.2018 in Kraft getretenen europaweit harmonisierten Berechnungsmethode CNOSSOS-EU neu berechnet werden. **Durch die seit 2022 geltenden europaweit verbindlichen Berechnungsmethoden für die Lärmkartierung (BUB & BEB) ist die Vergleichbarkeit der Kartierungsergebnisse mit früheren Kartierungsrunden (2018) nicht mehr gegeben!**

<https://www.umwelt.sachsen.de/fragen-und-antworten-zur-larmaktionsplanung-6397.html>

Die Lärmaktionsplanung liegt vollständig in kommunaler Verantwortung. Die Gemeinden müssen zum gesetzlich festgeschriebenen Stichtag die Lärmaktionspläne dem Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) übergeben.

Vor der Beauftragung der Lärmaktionsplanung ist es wichtig, dass innerhalb der Kommune Umfang und Ziel dieser Planung bereits grob umrissen werden. Mit der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes sollte möglichst ein Planungsbüro mit Erfahrungen in der Verkehrs- und Bauleitplanung beauftragt werden. Akustischer Sachverstand sollte ebenfalls vorhanden sein oder aber bei Bedarf hinzugezogen werden.

Wenn sich eine Lärmquelle (Auto) auf einer Straße bewegt, emittiert es allseitig Schall. Dieser breitet sich allseitig aus und wird an umliegenden Gebäuden wiederholt gebrochen und schließlich absorbiert. Im Umfeld der Lärmquelle entsteht ein inhomogenes Schallfeld, dem Gebäude und Personen ausgesetzt sind. Was bei den Gebäuden oder Personen tatsächlich ankommt, kann als Immission gemessen werden. Im Falle der Lärmkartierung wird aber nicht gemessen, sondern die Immission und die Betroffenheit wird ausschließlich berechnet.



Für die Berechnung des Schallfeldes und später der Immissionswerte an den Gebäudefassaden müssten deren Standorte bezogen auf die Schallquelle hinsichtlich Entfernung und Ausrichtung sowie die Höhe, Fassadestruktur und Dachform wegen der Eigenschaften hinsichtlich Schallreflexion oder Schallabsorption bekannt sein. Für die Schallanregung müssten der Fahrbahnbelag, Fahrbahneigung (Steigung, Gefälle) sowie Verkehrsdichte, Fahrzeugarten und Geschwindigkeit bekannt sein. Auch spielen für die Schallausbreitung Temperatur und Luftfeuchtigkeit eine Rolle.

Frage: Woher gewinnt das dafür zuständige **Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG)** diese Werte mit einer ausreichenden Genauigkeit? Nutzt man z.B. Google-Street-View-Daten und gewinnt daraus mittels KI die erforderlichen Werte oder werden einfach empirische Durchschnittswerte verwendet? Ich kann mir nicht vorstellen, dass z.B. für die in Neustadt/Sa. zu kartierenden Straßen vollständige Gebäudedaten in der Form vorliegen, woraus das LfULG daraus eine genaue Lärmkartierung ableiten könnte. Insofern erscheinen die zugrundeliegenden Lärmannahmen als nicht sicher.

Ganz konkret heißt es im LAP :

„Um die Lärmbelastung einer Kommune zu ermitteln, wird die Höhe der Geräuschbelastung berechnet.... Somit können punktuelle Messungen (vorOrt) nicht zur Verifizierung der Lärmkartierung herangezogen werden.“

D.h. die Lärmbelastung, der wir in Neustadt/Sa. ausgesetzt sind und die an unseren Ohren ankommt, wird nicht gemessen sondern normiert berechnet. Tatsächliche Messwerte können nicht zum Vergleich herangezogen werden... (ich bin der Automat....)

Lärmaktionsplan (LAP) 2023 Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2018 nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erstellt von: IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, Alaunstraße 9, 01099 Dresden

Zusammenfassung aus dem LAP 23:

„Auf Grundlage der durch das LfULG durchgeführten Lärmkartierung (2022), wurde der Lärmaktionsplan für die Stadt Neustadt in Sachsen erstellt. Dabei wurde in der Situationsanalyse festgestellt, dass bzgl. Straßenverkehrslärm von den Staatsstraße S 156 und S 159 erhebliche Lärmbelastungen ausgehen. Vermehrt sind Pegel oberhalb der gesundheitlich bedenklichen Werte zu verzeichnen.

Hinsichtlich der Randbedingungen (Verkehrsmengen, Oberflächenbeschaffenheiten und Verkehrsorganisation) an den kartierten Streckenabschnitten sind keine signifikanten Veränderungen zur letzten LAP-Runde zu verzeichnen, **jedoch ist eine Vergleichbarkeit der Lärmbetroffenheiten mit denen im Rahmen des Lärmaktionsplans 2018 ermittelten aufgrund neuer Berechnungsmethoden nicht gegeben.**

Aufgrund der hohen Lärmbetroffenheiten in Neustadt in Sachsen (ca. 2,5% der Einwohner) wurde ein LAP mit Maßnahmen als erforderlich gesehen. Deshalb wurden verschiedene Handlungsfelder erörtert und mit notwendigen Maßnahmen untersetzt.

LAP: „Generell ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Handlungsspielräume der Stadt aufgrund fehlender Baulast an Staatsstraßen eher gering sind.“ – Bedeutet es passiert nichts!



Grafik 2: Pegelband LDEN für die S 156 und die S 159 (Quelle: LfULG)

Lärmpegel tags↑ und nachts↓



Grafik 3: Pegelband L_{Night} für die S 156 und die S 159 (Quelle: LfULG)

Lärmaktionsplan (LAP) 2023

Die Stadt Neustadt/Sa. hatte im Stadtanzeiger 5/2025 gebeten, im Rahmen der Bürger-beteiligung Hinweise zum Entwurf des Lärm-aktionsplanes einzureichen.

Das habe ich getan. **Unter nachfolgendem Link finden Sie den Lärmaktionsplan 2023,**

http://neustadt-laermfrei.de/Dokumente/Buergerbeteiligung_LAP2023.pdf

in dem ich **wichtige Textstellen GELB** markiert und **neue Kommentare GRAU/ROT ergänzt** habe, um das Lesen des LAP zu erleichtern.

Sie werden also auf 42 Seiten neben Ergebnissen der Lärmkartierung, Hotspotanalyse, Verkehrszahlen, Betroffenheiten usw. auch die hier oben rechts aufgezählten Maßnahmen finden. Sie werden selbst beurteilen können, welche Wirkung die einzelnen Maßnahmen haben könnten...

Folgende Maßnahmen zur Lärminderung wurden in der Fortschreibung vorgeschlagen:

- Maßnahme 1: Erstellung eines Fuß- und Radwegekonzeptes - **wenig Lärminderung**
- Maßnahme 2: Prüfung Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen – **Unterliegt LASuV-Hoheit !**
- Maßnahme 3: Systematischer Einsatz von Dialogdisplay zur Geschwindigkeitsanzeige
- Maßnahme 4: Verdichten von Geschwindigkeitskontrollen – **sinnvoll, aber kaum Lärminderung**
- Maßnahme 5: Wegweisung für Lieferverkehr – **sinnvoll, aber kaum Lärminderung**
- Maßnahme 6: Ausbesserung von Fahrbahnschäden – **Unterliegt LASuV-Hoheit !**
- Maßnahme 7: Einbau lärmarmen Schachtdeckel – **Unterliegt LASuV-Hoheit !**
- Maßnahme 8: Einbau von Verkehrsinseln an Ortseinfahrten - **Unterliegt LASuV-Hoheit! zu teuer!**
- Maßnahme 9: Aufnahme ins Lärmsanierungsprogramm des Landes - **wenig aussichtsreich**
- Maßnahme 10: Berichterstattung zur Umsetzung - **ergibt keine Lärminderung**
- Maßnahme 11: Qualifizierung der Lärmkartierung - **ergibt keine Lärminderung**
- Maßnahme 12: Schutz ruhiger Gebiete - **ergibt aktuell keine Lärminderung**

dringende Maßnahmen zur wirksamen Lärminderung fehlen jedoch:

- Nordumgehung S159 zur Entlastung vom West-Ost-Durchgangsverkehr (Land, LASuV)
- Verlagerung von Schwertransporten auf die Schiene (Land, LASuV)
- Bereitstellung von öffentlichen Buslinien gezielt abgestimmt auf Unternehmen/Arbeitskräfte, um den PKW-Verkehr in den Hauptverkehrszeiten zu reduzieren (RVSOE, ZVON)
- Optimierung der Ampelsteuerungen (bedarfsgerecht und verkettet) (LASuV)
- Zusätzliche Spuren für Links- bzw. Rechtsabbieger wo möglich (LASuV)
- Rechts-Abbiegepeile wo möglich (LASuV)

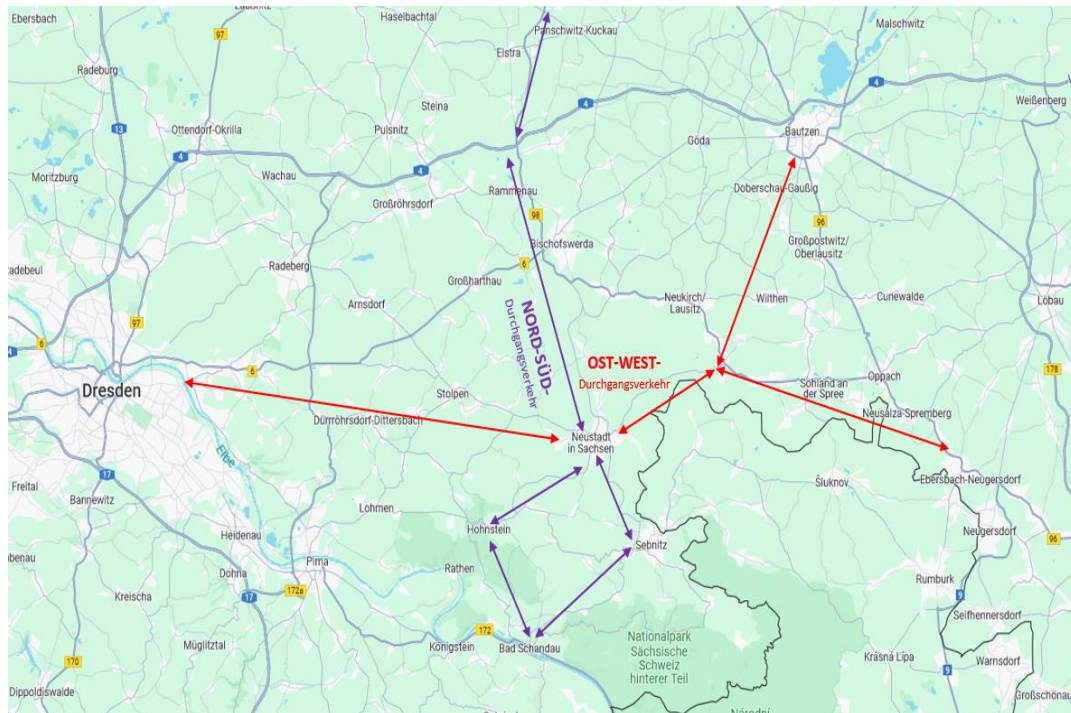
Der LAP 2023 endet mit der Feststellung: **Generell ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Handlungsspielräume der Stadt aufgrund fehlender Baulast an Staatsstraßen eher gering sind.**

Dem **Lärmaktionsplan 2023** fehlen mehrere sehr wichtige Maßnahmen, die eine dringend erforderliche, spürbare Verkehrs- und damit Lärmentlastung erbringen werden.

1. Nordumfahrung von Neustadt vom Abzweig S159/Polenz/Rückersdorf zur Bischofswerdaer Straße

Neustadt/Sa. ist ein Kreuzungspunkt des Straßenverkehrs zwischen Dresden-Stolpen-Oppach-Zittau und A13-Kamenz-Bischofswerda-Sebnitz-Bad Schandau-CZ und **wird zum Großteil durch überregionalen Verkehr belastet.**

http://neustadt-laermfrei.de/Dokumente/Strasse_StRat_20220508.pdf



In der Ortsansicht dargestellt läuft der Nord-Süd-Verkehr (BLAU) zum größten Teil über die Andreas-Schubert-Straße (S156A), während der West-Ost-Verkehr (ROT) durch die Stadt führt. Eine **Umgehung des Karrenberg (S159) = Nordumfahrung** ist **im Landesverkehrsplan 2025 Anlage 8 noch als geprüftes Neubauvorhaben Staatsstraßen enthalten, aber aus dem Landesverkehrsplan 2030 spurlos verschwunden.**



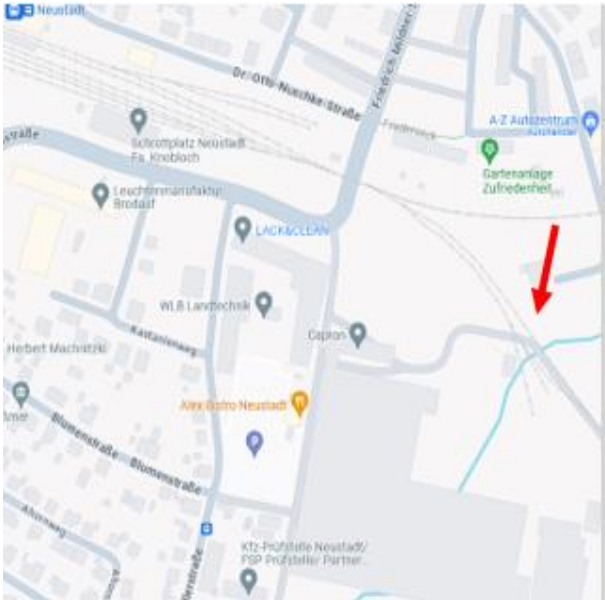
2. Wiederinbetriebnahme der Bahnanbindung für CAPRON und die anderen Betriebe mit Massengütern

Was im Lärmaktionsplan vollkommen fehlt, ist eine Betrachtung darüber, Massen- bzw. Schwerverkehr der ansässigen Industrie über die erfolgreich zurückgebauten Bahngleise abzuwickeln. Sicherlich kommt jetzt sofort der Einwand, dass diese komplexe Überlegung nicht in einen Lärmaktionsplan gehört – Wohin denn sonst?!

GERODUR wickelt fast die gesamte Produktion von über Schwerverkehr ab (Anlieferung der Werkstoffe mit Tankfahrzeugen, Abtransport der Fertigprodukte über Sattelaufleger), obwohl das Bahngleis unmittelbar am Werkgelände liegt.

Für SILICO (vorher Veritas) gilt das Ähnliche.

CAPRON hat seit 2005 bis Juni 2022 100.000 Fahrzeuge produziert. Der Bahnanschluss liegt auf dem Werksgelände.



<https://www.capron.eu/Unternehmen-Historie.php>

Die Fahrgestelle mit Kabine und Motor werden zu je 4 Stück auf einem Tieflader von FIAT aus Italien angeliefert. D.h. $17 \text{ Jahre} + 250 \text{ Arbeitstage} = 4250$ $100.000 / (4250 * 4) = 6$ Autotransporter pro Tag bzw. 42 Tieflader pro Woche. Der Abtransport erfolgt zu je 2 Stück auf einem Tieflader. D.h. $100.000 / (4250 * 2) = 12$ Autotransporter pro Tag bzw. $12 * 7 = 84$ Tieflader pro Woche.

Betrachtet man den Kraftstoffaufwand bzw. die daraus zwangsläufig entstehende Schadstoffbelastung wird es grauenvoll:

Das waren also 25.000 Tiefladerfahrten Italien-Deutschland und leer zurück. Die Entfernung Neustadt/Sa. – Turin/Italien beträgt ca. 1.000km, hin-und zurück also 2.000km. D.h. $25.000 \text{ Fahrten} * 2.000\text{km} = 50.000.000 = \mathbf{50 \text{ Millionen Kilometer}}$.

Die fertigen Fahrzeuge werden zu je 2 Stück pro Tieflader zu den Händlern gefahren. Nehmen wir mal an pro Fahrt 200km. D.h. $50.000 \text{ Fahrten} * 200\text{km} = 10.000.000 = \mathbf{10 \text{ Millionen Kilometer}}$.

Nun nehmen wir mal einen Dieserverbrauch von 10Liter/100km an:
 $60.000.000\text{km} * 10/100 = 6.000.000 \text{ Liter} * 1,50\text{Euro/Liter} = 9.000.000 \text{ Euro Dieserkosten}$
von **CO₂** - Emissionen will ich gleich gar nicht anfangen.

3. Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und Verringerung von Stop-And-Go

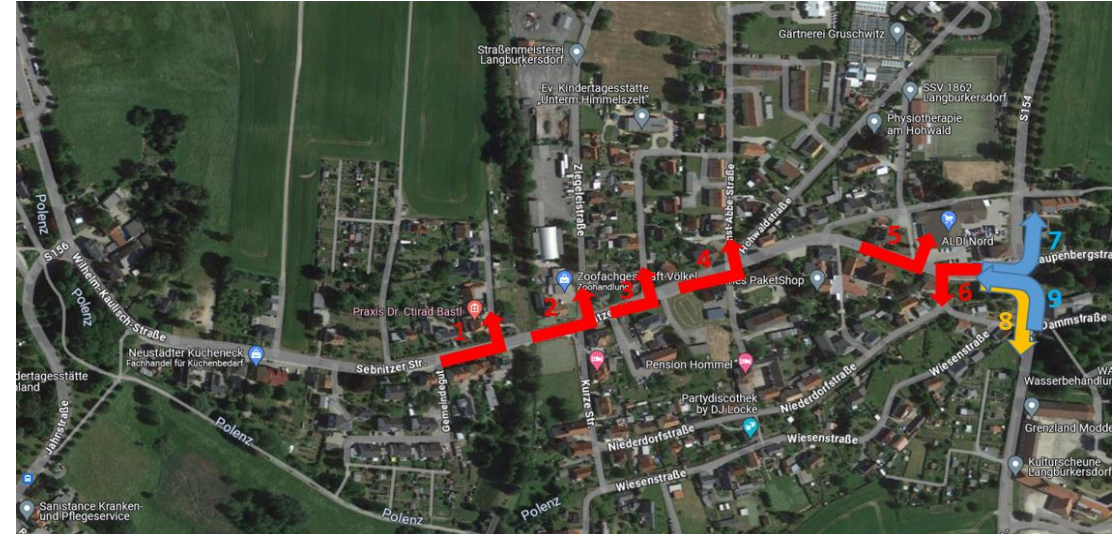
Maßnahmen, um den Verkehr flüssiger zu gestalten:

- Optimierung der Ampelsteuerungen (bedarfsgerecht und verkettet) (LASuV)
- Zusätzliche Spuren für Links- bzw. Rechtsabbieger wo möglich (LASuV)
- Rechts-Abbiegepeile wo möglich (LASuV)

Verkehrsreduzierung:

- Bereitstellung von öffentlichen Buslinien gezielt abgestimmt auf Unternehmen/Arbeitskräfte, um den PKW-Verkehr in den Hauptverkehrszeiten zu reduzieren (RVSOE, ZVON)

- Zusätzliche Spuren für Links- bzw. Rechtsabbieger wo möglich



- Zufahrt Arztpraxis MUDr. Bastl
- Zufahrt Wertstoffhof, Firma Gerodur, Müller-Elektronik, Baywa-Baustoffe, Übergang zur Andreas-Schubert-Straße S154A
- Zufahrt zum Kindergarten, die gerade im Früh- und Abendverkehr stark frequentiert ist
- Zufahrt Wohngebiet Ernst-Abbe-Straße, Sportplatz, Gärtnerei, Flaschencontainer
- Zufahrt ALDI
- Zufahrt Wohngebiet Niederdorfstraße und Wiesenstraße
- Linksabbieger-Durchgangsverkehr in Richtung Hohwaldstraße S154
- Hier wurde der Rechts-Abbiegepeil entfernt. Eine Rechtsabbiegerspur fehlt.
- Linksabbiegerspur S154 auf S159