



Große Kreisstadt Görlitz
Amt für Stadtentwicklung

Lärmaktionsplan Görlitz 2024

Bericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Lärmaktionsplan Görlitz 2024

Auftraggeber: Große Kreisstadt Görlitz
Amt für Stadtentwicklung
Untermarkt 6/8, 02826 Görlitz

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Status: Bericht

Bearbeitungsstand: 03.06.2024

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen der Lärmaktionsplanung	1
1.1	Einleitung und rechtliche Grundlagen	1
1.2	Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung	1
1.3	Aufgaben und Ablauf der Lärmaktionsplanung	4
2.	Beschreibung der Lärmsituation in der Stadt Görlitz	6
2.1	Kartiertes Netz und Eingangsdaten	6
2.2	Ergebnisse der Lärmkartierung	8
2.3	Weitere Lärmquellen	10
3.	Evaluierung bisheriger und bestehender Fachplanungen	13
3.1	Vorbemerkungen	13
3.2	Lärmaktionsplan 2013/2018	13
3.3	Lärmvorsorge und Lärmsanierung	14
3.4	Lärminderungspotential weiterer Konzepte	15
4.	Beteiligung der Öffentlichkeit	17
4.1	Beteiligung zur Lärmkartierung	17
4.2	Auslegung des Entwurfs und Informationsveranstaltung	18
5.	Maßnahmen	19
5.1	Handlungsfelder	19
5.2	Einordnung von LAP-Maßnahmen	21
5.3	Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2024	22
5.4	Schutz ruhiger Gebiete	33
6.	Zusammenfassung und Ausblick	36

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1 Übersichtskarte und kartiertes Straßennetz
- Abbildung 2a Verkehrsmengen der kartierten Straßen
- Abbildung 2b Fahrbahnbeläge im Bestand
- Abbildung 2c Zulässige Höchstgeschwindigkeiten der kartierten Straßen
- Abbildung 3a Lärmkartierung Straße – Lärmindex L_{DEN} (24h-Pegel)
- Abbildung 3b Lärmkartierung Straße – Lärmindex L_{Night} (Nachtstunden, 22 - 6 Uhr)
- Abbildung 3c Lärmkennziffer L_{Night} Straße und Lärmschwerpunkte
- Abbildung 4 Realisierte Lärmschutzmaßnahmen
- Abbildung 5 Ortskonkrete Maßnahmen des LAP 2024
- Abbildung 6 Ruhige Gebiete

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Abwägungstabelle zur öffentlichen Auslegung

Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bundes-Immissionsschutzverordnung)
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
B-Plan	Bebauungsplan
DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24 h)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EW	Einwohner
GVB	Görlitzer Verkehrsbetriebe
GVK	Gesamtverkehrskonzept
KP	Knotenpunkt
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
L _{Day}	Lärmindex gemäß 34. BImSchV gemittelt (tags, 6 - 18 Uhr)
L _{DEN}	Lärmindex gemäß 34. BImSchV gemittelt (tags-abends-nachts)
LfULG	(Sächsisches) Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
LKZ	Lärmkennziffer
L _{Night}	Lärmindex gemäß 34. BImSchV gemittelt (nachts, 22 - 6 Uhr)
LRP	Luftreinhalteplan
LSA	Lichtsignalanlage
NL	Niederlassung
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, 2019
SV	Schwerverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
WHO	World Health Organisation (Weltgesundheitsorganisation)
ZVON	Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien

1. Grundlagen der Lärmaktionsplanung

1.1 Einleitung und rechtliche Grundlagen

Verkehrslärm kann das Wohlbefinden und die Lebensqualität in hohem Maße beeinträchtigen. Die Auswirkungen von Schienen-, Luft-, aber insbesondere Straßenverkehr sind bis hin zur Gesundheitsgefährdung nachweisbar. Aus diesem Grund wurde bereits 2002 die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) erlassen – Ziel ist die Reduzierung bzw. Vermeidung des Umgebungslärms 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 Lärminderungsplanung ist in Deutschland im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, §§ 47a-f) verankert, die Anforderungen an Lärmkarten in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV).

Seit 2007/2008 erfolgen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in einem fünfjährigen Turnus. Im Jahr 2022 wurden deutschlandweit erneut Verkehrswege aller Verkehrsträger mit hohen Belastungen kartiert und somit die Basis für die anstehende Lärmaktionsplanung in der nunmehr 4. Runde gelegt. Für die Kartierung von Hauptverkehrsstraßen in Gemeinden bis 80.000 EW ist in Sachsen das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) zuständig, während Schienenwege in Bundesbesitz durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert werden.

Die Große Kreisstadt Görlitz steht im Jahr 2024 erneut vor der Aufstellung bzw. Fortschreibung ihres Lärmaktionsplanes (LAP). Darin sind bisherige Maßnahmen zu evaluieren und für weiterhin sowie neu belastete Bereiche nach Möglichkeit geeignete Lärminderungsmaßnahmen zu entwickeln. Bis zum 18. Juli 2024 ist nach Vorgabe der EU die Lärmaktionsplanung grundlegend abzuschließen (einschließlich der erforderlichen kommunalpolitischen Beschlussfassung) und eine Kurzfassung an das LfULG zur Weiterleitung an die EU-Kommission zu übermitteln.

1.2 Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung

Eine vertiefende Betrachtung des Schienen- sowie des Fluglärms ist gemäß BImSchG nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung und die in der vorliegenden Untersuchung beschriebenen diesbezüglichen Analyseergebnisse besitzen ausschließlich informativen Charakter. Somit beziehen sich die folgenden Erläuterungen vorwiegend auf den Verkehrsträger Straße.

Um die Lärmbelastung einer Gemeinde zu ermitteln, wird die Höhe der Geräuschbelastung berechnet und in entsprechenden Lärmkarten dargestellt. Weiterhin wird die Anzahl der Einwohner ermittelt, die in den jeweiligen Pegelbereichen als Lärmbelastete gelten. Im Sinne des angestreb-

ten Verursacherprinzips werden keine Gesamtlärmbelastungen (bspw. Kombination von Straßen- und Schienenlärm) berechnet. Als Schwellenwerte zur Kartierungspflicht gelten für Hauptverkehrsstraßen Verkehrsmengen von 3 Mio. Kfz pro Jahr (entspricht in etwa 8.200 Kfz/Tag im DTV), während Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr kartiert werden müssen. Für Großflughäfen gilt dies ab 50.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Wie erwähnt, geht aus der Lärmkartierung die Höhe der Geräuschbelastung hervor. Die Einteilung der Belastung erfolgt in Pegelklassen, welche jeweils 5 dB(A) (Dezibel mit Frequenzfilter A, als gemittelter Dauerschallpegel) umfassen. Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgt seit der Lärmkartierung 2022 gemäß der Berechnungsvorschrift BUB¹, welche die zuvor geltende VBUS² ablöste. Berechnet werden gemäß 34. BImSchV folgende zwei Lärmindizes. Der Lärmpegel L_{DEN} bildet den Ganztagesmittelwert (DEN steht als Abkürzung für **Day – Evening – Night**) ab. L_{Night} beinhaltet den für den Nachtschlaf besonders sensiblen Zeitraum von 22 bis 6 Uhr. Der Frequenzfilter A dient der Anpassung an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs.

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung werden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten, sondern lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“³ abgestellt. Eine Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Bedeutung für den menschlichen Organismus kann jedoch anhand verschiedener Quellen vorgenommen werden. So legt der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU)⁴ der Bundesregierung Schwellenwerte bezogen auf die gesundheitlichen Auswirkungen fest, welche auch für die Bewertung der Situation im Rahmen der vorliegende Lärmaktionsplanung herangezogen werden. Die folgende Tabelle stellt die Zielpegel entsprechend dar.

Umwelthandlungsziel	L _{DEN}	L _{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen (SRU)	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen (SRU)	55 dB(A)	45 dB(A)

Tabelle 1: Auslöseschwellen für die Lärmaktionsplanung

Es gibt jedoch auch Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen mit strenger definierten Auslöseschwellen (d.h. geringere Lärmpegel), so unter anderem von der World Health Organisation (WHO) und dem Umweltbundesamt. Vor dem Hintergrund der kommunalen Handlungsspielräume ist die kurz- bzw. mittelfristige Unterschreitung dieser Zielpegel jedoch als kaum realisierbar einzuschätzen. Die Erreichung der genannten Zielstellung gemäß WHO und Umweltbundesamt erfordert vielmehr ein Zusammenspiel mehrerer lärmindernder Faktoren, die über die kommunale Entscheidungsebene und den LAP-Turnus von fünf Jahren deutlich hinausgehen. So

¹ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen, Bundesanzeiger 07.09.2021

² Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesanzeiger vom 17.06.2006

³ BImSchG, § 47d (1)

⁴ Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr, Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005

kann beispielsweise der Einsatz lärmmindernder Kfz-Reifen nur vom Gesetzgeber festgeschrieben werden, um deren flächendeckenden Effekt zu fördern. Auch weitere Maßnahmen, wie der Einsatz besonders lärmmindernder Fahrbahnbeläge über die derzeit bereits bestehenden Möglichkeiten hinaus, sind langfristiger Art und durch die Gemeinden im Regelfall nicht zu beeinflussen. Aus diesen Gründen werden für die kurz- bis mittelfristig angesiedelte Lärmaktionsplanung die Schwellenwerte gemäß der vorangegangenen Tabelle angesetzt, die den kurzfristigen Abbau hoher Pegelspitzen zum Ziel haben.

Die Berechnungsmethoden sehen vor, dass die Immissionspegel an Gebäudefassaden in einer Höhe von 4 Metern über dem Erdboden ermittelt werden. Somit können sich die anliegenden Schallpegel vor allem bei mehrgeschossigen Wohngebäuden in den jeweiligen Etagen durchaus unterscheiden, was in den Lärmkarten jedoch nicht ersichtlich ist – im Einzelfall können ergänzende Betrachtungen deshalb sinnvoll sein. Weiterhin ist zu beachten, dass bei der Berechnung von Außenpegeln passiver Lärmschutz (z.B. Schallschutzfenster) keine Beachtung findet.

Der dargestellte durchschnittliche Dauerschallpegel bezieht jahres- als auch tageszeitliche Schwankungen von Verkehrsmengen, Wetterlagen, etc. bereits mit ein. Einzelereignisse oder Maximalwerte können nicht gesondert betrachtet werden. Somit können auch punktuelle Messungen nicht zur Verifizierung der Lärmkartierung herangezogen werden.

Die Berechnungen der Schallpegel erfolgen seit 2022 europaweit einheitlich in einem dreidimensionalen Modell, in welchem zahlreiche Einflussfaktoren berücksichtigt sind, wie beispielsweise:

Verkehrliche Faktoren:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) Fahrzeugklassen (Leicht- bis Schwerverkehr, Krafträder) Zulässige Höchstgeschwindigkeit
Bauliche/topografische Faktoren:	Fahrbahnbelag Geländeverlauf und Fahrbahnlängsneigung Bebauung inkl. Schallschutzwällen und -wänden

Neben der Ermittlung der Dauerschallpegel wird im Rahmen der Lärmkartierung auch die Zahl der Personen ermittelt, die innerhalb der in den Lärmkarten ausgewiesenen Isophonen-Bänder liegen und damit von Umgebungslärm belastet werden. Seit 2022 erfolgt die Berechnung der Belastetenzahlen gemäß der Berechnungsmethode BEB⁵, welche alle Bewohner eines Gebäudes auf die 50 % lautesten Fassadenpunkte aufteilt. Somit wird dem Einwohneranteil je Fassadenpunkt die dort anliegende Lärmbelastung zugewiesen. Abschließend werden die Belastetenzahlen jeder Pegelklasse dann für die gesamte Gemeinde aufsummiert.

⁵ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, gem. Bundesanzeiger 05.10.2021

Durch die seit 2022 geltenden europaweit verbindlichen Berechnungsmethoden für die Lärmkartierung (BUB & BEB) ist die Vergleichbarkeit der Kartierungsergebnisse mit früheren Kartierungsrunden nicht mehr gegeben. Neben teils deutlich höheren Belastetenzahlen je kartiertem Abschnitt aufgrund des neuen Berechnungsverfahrens führt auch die aktualisierte Schallpegelberechnung zu präziseren und damit teils zu veränderten Ergebnissen.

Höhere Belastetenzahlen ergeben sich, insbesondere bei sonst gleichen Rahmenbedingungen, häufig aus der geänderten Aufteilung von Personen auf die Fassadenpunkte der Wohngebäude. Zuvor erfolgte die Aufteilung auf alle Fassadenpunkte gleichmäßig. Gemäß BEB sind die Personen nun auf die 50 % am stärksten belasteten Fassadenpunkte des Wohngebäudes zu legen.

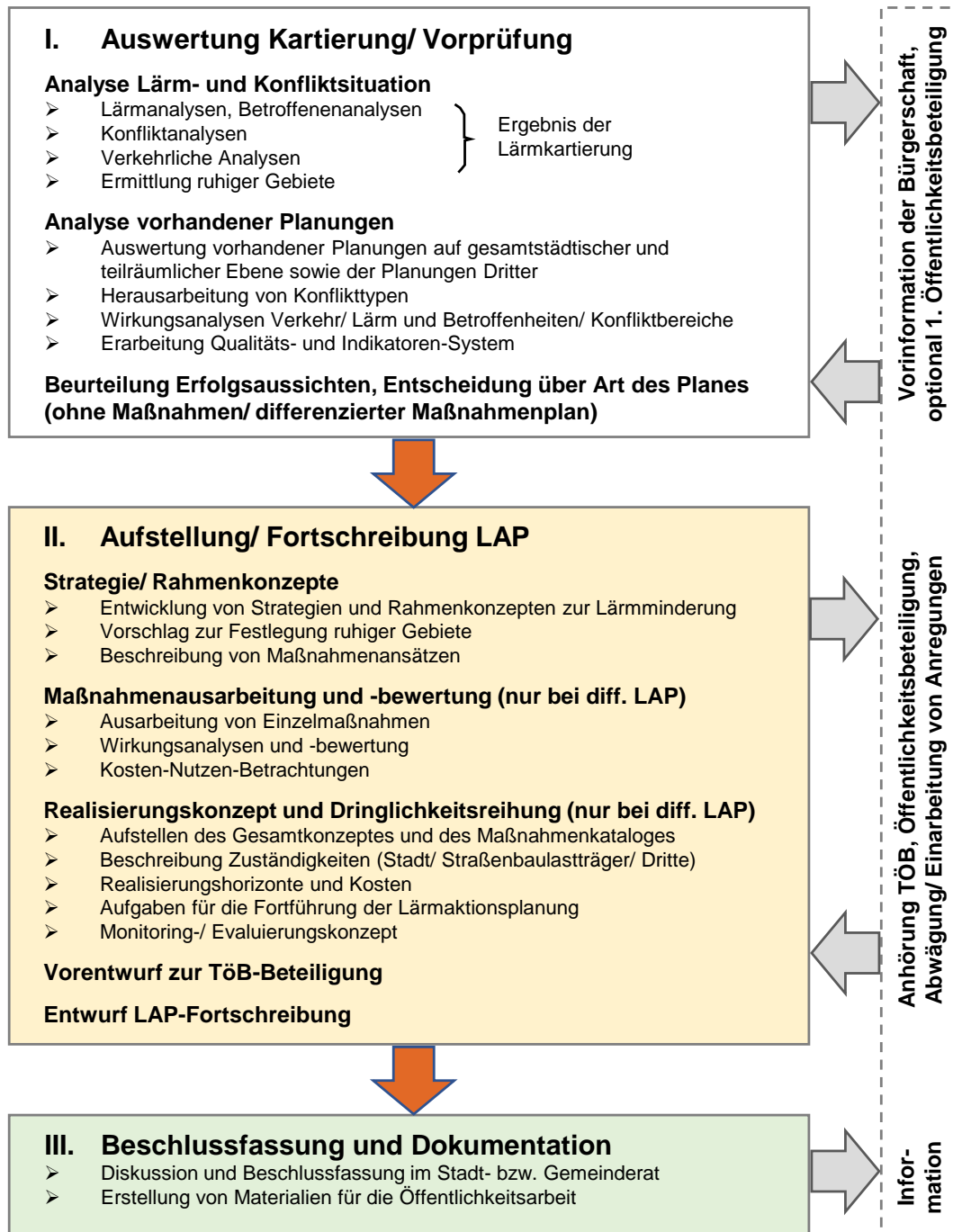
1.3 Aufgaben und Ablauf der Lärmaktionsplanung

Die Kernaufgabe der Lärmaktionsplanung besteht in der Herleitung konkreter Maßnahmen zur Lärminderung und damit zur Vermeidung oder Verringerung gesundheitsschädlicher Auswirkungen bzw. erheblicher Belästigungen an kartierten Straßen mit Wohnnutzung. Insbesondere die Minderung der Belastung der Anwohner in diesem Sinne geht dabei einher mit der Erhöhung der Attraktivität innerstädtischer Wohnlagen sowie einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Weiterhin sind ruhige Gebiete festzulegen, die vor einer Zunahme der bestehenden Lärmbelastung zu schützen sind.

Die Öffentlichkeit (Bürger sowie Träger öffentlicher Belange) ist im Rahmen der Bearbeitung mit Rederecht zu beteiligen, wenngleich ein LAP keine individuellen Lösungen für subjektive Probleme hervorbringt, sondern Handlungsschwerpunkte für die Kommunen auf Grundlage der Kartierungsergebnisse erarbeitet. Weiterhin wird an dieser Stelle darauf verwiesen, dass mit dem Lärmaktionsplan einerseits klare Verwaltungsaufgaben inkl. der rechtsfehlerfreien Prüfung und Umsetzung einhergehen, jedoch für Einzelpersonen kein direkter Rechtsanspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen besteht.

Im integrativen Ansatz der Lärmaktionsplanung werden gesamtstädtische Planungen und Ziele berücksichtigt, insbesondere verkehrliche und städtebauliche Konzepte. Die Erstellung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtentwicklung der Stadtverwaltung Görlitz.

Die Lärmaktionsplanung gliedert sich in der Regel in drei Teile (vgl. folgende Grafik):

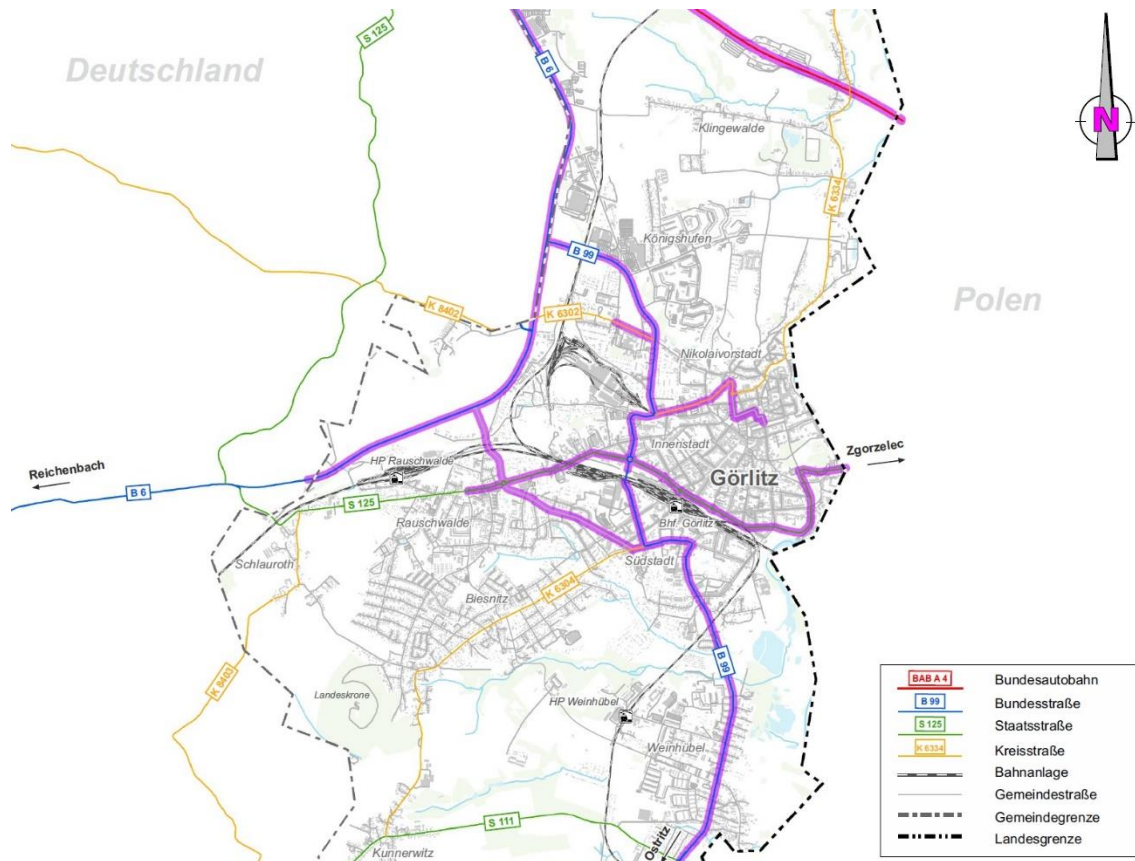


Grafik 1: Ablauf der Lärmaktionsplanung

2. Beschreibung der Lärmsituation in der Stadt Görlitz

2.1 Kartiertes Netz und Eingangsdaten

Das kartierte Straßennetz ist in der folgenden Grafik und in **Abbildung 1** dargestellt. Im Abgleich mit dem bestehenden Lärmaktionsplan wird ersichtlich, dass vereinzelt Straßenabschnitte entfallen bzw. hinzukamen. Dies ist in den aktualisierten Eingangsdaten begründet, worauf im Weiteren eingegangen wird.



Grafik 2: Kartiertes Straßennetz in Görlitz zur Lärmkartierung 2022

Die **Verkehrsmengen** stellen eine wichtige Eingangsgröße für die Lärmkartierung dar, da auf ihrer Grundlage das verpflichtend zu kartierende Netz (ab ca. 8.200 Kfz/24 h) festgelegt wird. Eine Übersicht über die in die Kartierung eingegangenen Verkehrsmengen des Görlitzer Straßennetzes ist in **Abbildung 2a** enthalten.

Die **Fahrbahnoberflächen** im Görlitzer Straßenhauptnetz sind in **Abbildung 2b** dargestellt. Im nicht kartierten Nebennetz sind zum Teil verschiedene Pflasterbauweisen verlegt, die deutlich höhere Abrollgeräusche als herkömmliche Asphaltbauweisen verursachen. In reinen Wohngebieten werden lärmintensive Belagsarten im Regelfall sukzessive ausgetauscht – bspw. im Rahmen ohnehin erforderlicher Baumaßnahmen. Stadtbildprägende Quartiere können aus Gründen des Denkmalschutzes abschnittsweise Pflasterbauweisen aufweisen. Dies ist bei entsprechend

geringen Verkehrsmengen i.d.R. unkritisch, kann jedoch im Einzelfall dennoch zu relativ hohen Lärmbelastungen führen.

Vorhandene Fahrbahnschäden, wie bspw. Schlaglöcher oder defekte Straßenabläufe, und die damit einhergehenden zusätzlichen Lärmbelastungen werden generell nicht in der Kartierung berücksichtigt.

Eine Übersicht der zugrundeliegenden zulässigen Geschwindigkeiten im kartierten Straßennetz ist in **Abbildung 2c** enthalten.

In den Wohngebieten abseits des Straßenhauptnetzes sind nahezu flächendeckend Geschwindigkeitszonierungen (Tempo 30, Tempo 20, verkehrsberuhigter Bereich) eingerichtet. Diese Straßen wurden im Rahmen der Lärmkartierung nicht betrachtet, da sie im Regelfall deutlich weniger als 8.200 Kfz/24 h aufweisen.

Im Rahmen der Analyse des Lärmaktionsplanes gingen zu zwei Straßenabschnitten weitere Informationen ein, die in der Kartierung noch keine Berücksichtigung finden konnten:

Im Vorfeld der Kartierung 2022 erfolgte die Sanierung der Blockhausbrücke. Aus diesem Grund konnten im Abschnitt Goethestraße/Blockhausstraße keine aktuellen Verkehrsdaten in die Kartierung eingehen und der Abschnitt wurde nicht kartiert. Da die Goethestraße bereits in der Vergangenheit lärm Auffällig war und die südliche/östliche der beiden Richtungsfahrbahnen durchgängig mit Pflasterbelag ausgestattet ist, erfolgte im Nachgang der Baumaßnahme eine Verkehrserhebung. Die Goethestraße wies am Erhebungstag (24.10.2023, außerhalb von Ferien- und Feiertagen) folgende Verkehrsmengen auf:

- nördlich der Carl-von-Ossietzky-Straße: 8.220 Kfz/24 h, SV-Anteil 1,8 %
- südlich der Carl-von-Ossietzky-Straße: 7.010 Kfz/24 h, SV-Anteil 1,6 %

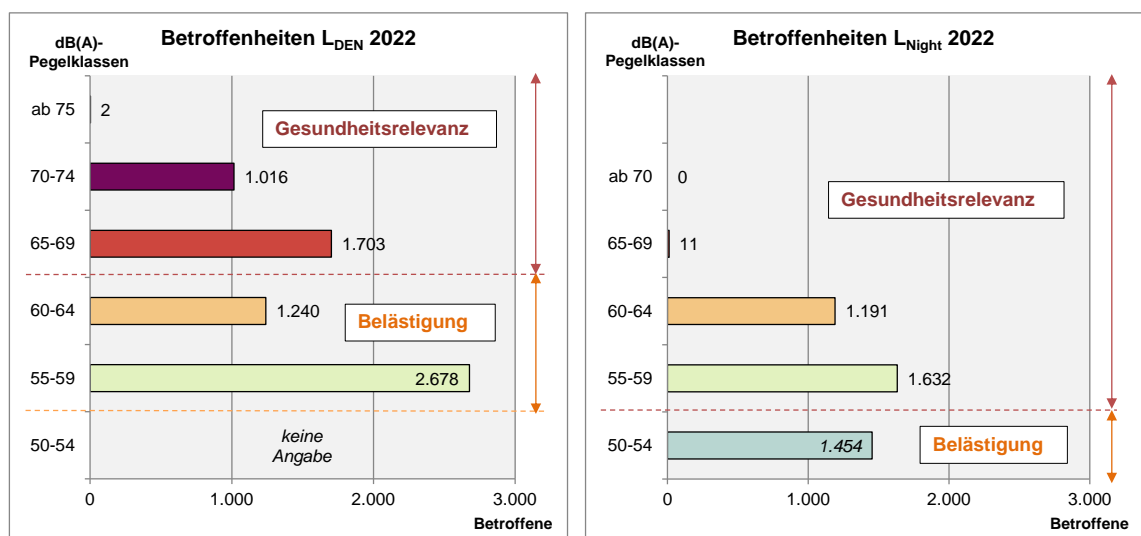
Aufgrund der Verkehrsmengen im Bereich der Kartierungspflicht und des teils vorhandenen Pflasterbelages ist auf der Goethestraße auch weiterhin von Lärmbetroffenheiten auszugehen.

Entlang der B 99 Biesnitzer Straße zwischen Lutherstraße und Zittauer Straße wurde laut dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Bautzen (LASuV, NL Bautzen), 2020 im Zuge der Fahrbahnsanierung bereits ein lärm mindernder Belag eingebaut, der nicht in die Kartierung einging. Somit ist zumindest von geringeren Betroffenheiten auszugehen, als in der Kartierung berechnet. Aufgrund der engen Bebauung und der hohen Verkehrsmengen (> 10.000 Kfz/24 h) ist jedoch nicht von einer vollständigen Vermeidung der Lärmbetroffenheiten auszugehen.

2.2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die flächige Ausbreitung des Lärms wird in den Lärmkarten in Form von **Pegelbändern**, auch Isophonenbänder genannt, dargestellt. **Abbildung 3a** enthält die Lärmausbreitung im Tagesmittel (L_{DEN}), **Abbildung 3b** die Lärmausbreitung im für den Nachtschlaf kritischen Zeitraum von 22 bis 6 Uhr (L_{Night}). Die Ausbreitung des Lärms kann detailliert auch auf der Website des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) eingesehen werden⁶.

Die **Betroffenzahlen** werden aus den anliegenden Lärmpegeln und den je Fassadenpunkt hinterlegten Personen der Wohngebäude ermittelt (vgl. nachfolgende Grafik).



Grafik 3: Betroffenzahlen Straßenverkehr als Ergebnis der Lärmkartierung in Görlitz

Die Betroffenzahlen mit potentieller Gesundheitsrelevanz (Werte L_{DEN} ab 65 dB(A), L_{Night} ab 55 dB(A)) fallen nachts ähnlich aus wie ganztags. Dies gilt auch generell für den Abgleich der hoch belasteten Straßenabschnitte zwischen Ganztages- und Nachtzeitraum.

Ferner sind laut Kartierung insgesamt drei Schul- bzw. Kita-Gebäude und ein Krankenhausgebäude durch L_{DEN} -Pegel über 65 dB(A) belastet. Hierbei werden alle den Einrichtungen zugehörigen belasteten Gebäude einzeln bewertet und gezählt.

Zur Einordnung potentieller gesundheitlicher Risiken für die Bevölkerung sind seit der Lärmkartierung 2022 zusätzliche Kenngrößen zur Gesundheitsrelevanz zu ermitteln. Hierzu werden aus allen Pegelklassen mit speziell hinterlegten Verfahren potentielle Belastete errechnet. Die sich ergebenden Werte sind deshalb nicht mit den vorgenannten Zahlen gleichzusetzen. Statistisch sind demnach

⁶ Kartierung und Ergebnisse abrufbar unter: <https://luis.sachsen.de/fachbereich-laerm.html>, Stand Januar 2024

- 1.273 Personen durch starke Belästigungen (L_{DEN}),
- 416 Personen durch starke Schlafstörungen (L_{Night}) und
- 3 Personen durch ischämische Herzkrankheiten (L_{DEN}/L_{Night}) gefährdet.

Auf Basis der Lärmkartierung können in einem nächsten Schritt **Schwerpunktbereiche** mit hohen Lärmbelastungen bestimmt werden. Die Bestimmung der zu behandelnden Lärmschwerpunkte erfolgt anhand der Lärmkennziffer (LKZ). Die LKZ errechnet sich je Fassadenpunkt aus der Anzahl belasteter Einwohner (EW) und der Überschreitung der anliegenden Lärmpegel (L_i) über einen kritischen Grenz- bzw. Bezugswert (G). Da Störungen des Nachtschlafs besonders hohe potentielle gesundheitliche Auswirkungen besitzen, werden die nächtlichen Lärmpegel zugrunde gelegt, der Bezugswert als maßgebliche Auslöseschwelle beträgt $L_{Night} > 55$ dB(A). Die Lärmkennziffer wird je 100 m x 100 m Quadrant (= 1 ha) wie folgt berechnet:

$$LKZ = \sum_i^{n} EW_i \times (L_i - G)$$

L_i : anliegender L_{Night} -Pegel über 55 dB(A)
 G : Bezugswert von 55 dB(A)

Die Darstellung der Lärmkennzifferberechnung ist in **Abbildung 3c** enthalten. Folgende Straßenabschnitte mit entsprechend hohen Lärmbelastungen sind gemäß der Kartierung in Görlitz zu verzeichnen – die Reihenfolge enthält keine Priorisierung:

- Bundesautobahn A 4
 - Bereich K 6334 Rothenburger Landstraße
- Bundesstraße B 99
 - Biesnitzer Straße: Zittauer Straße bis Lutherstraße
 - Cottbuser Straße: Brautwiesenstraße bis Christoph-Lüders-Straße
 - Lutherstraße: Biesnitzer Straße bis Eisenbahnüberführung Brautwiesentunnel
 - Zittauer Straße: nördlich S 111 Paul-Mühsam-Straße bis Erich-Weinert-Straße
 - Zittauer Straße: Eisenbahnüberführung bis Biesnitzer Straße
- Staatsstraße S 125
 - Reichenbacher Straße: Friedrich-Naumann-Straße bis Eisenbahnüberführung Rauschwalder Straße
 - Rauschwalder Straße, Brautwiesenstraße, Bahnhofstraße: Eisenbahnüberführung Rauschwalder Straße bis Krölstraße
 - Bahnhofstraße, Schillerstraße: Berliner Straße bis Blockhausstraße
 - Dr.-Kahlbaum-Allee, Am Stadtpark: Hausnr. 16 bis Parkstraße
- Kreisstraße K 6304
 - Biesnitzer Straße: B 99 Lutherstraße bis Reichertstraße
- Kreisstraße K 6334
 - Christoph-Lüders-Straße, Pontestraße, Grüner Graben: Zeppelinstraße bis Hugo-Keller-Straße

- **Gemeindestraßen**
 - Reichertstraße: S 125 Reichenbacher Straße bis Biesnitzer Straße
 - Grüner Graben: Hugo-Keller-Straße bis Obermarkt
 - Obermarkt: Grüner Graben bis Klosterplatz
 - Klosterplatz, Klosterstraße: Obermarkt bis Elisabethstraße

2.3 Weitere Lärmquellen

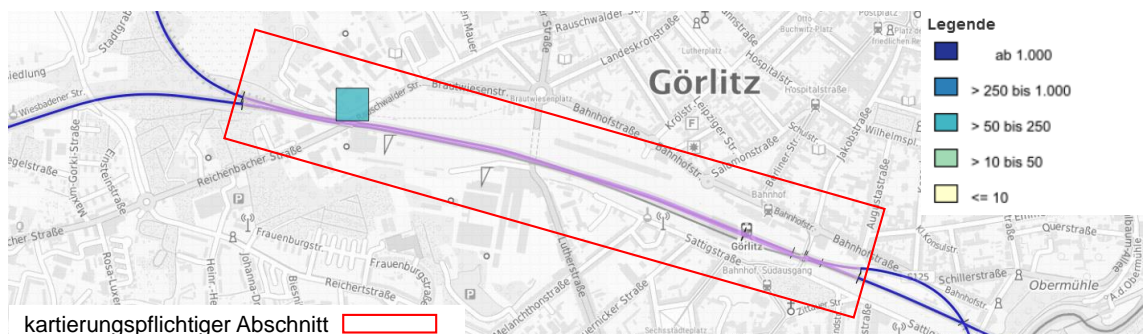
Entsprechend der Aufgabenstellung der Lärmaktionsplanung für die Stadt Görlitz sind keine weiteren Problembereiche außerhalb des Straßenverkehrs – wie beispielsweise von industriellen Anlagen oder Überlagerungen mehrerer Schallquellen – zu identifizieren bzw. zu untersuchen. Aus Gründen der Vollständigkeit soll auf diese jedoch kurz eingegangen werden.

Für die Lärmkartierung und -aktionsplanung zum **Eisenbahnlärm** ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verantwortlich. Entsprechend § 47d (1) BImSchG müssen Bundesschienenwege mit 30.000 Zugbewegungen pro Jahr und mehr kartiert werden. Zur Kartierung 2022 galt dies in Görlitz für den Bereich des Bahnhofes (etwa zwischen Reichenbacher Straße und Höhe Augustastraße) mit ca. 46.000 Zugbewegungen pro Jahr.

Die Kartierung erfolgt gemäß § 47e (3) BImSchG. Die aktuellen Kartierungsergebnisse können über das Geoportal des Eisenbahn-Bundesamtes eingesehen werden⁷. Gemäß Kartierung des EBA sind in Görlitz rechnerisch

- 20 Personen durch L_{DEN} -Pegel ab 55 bis 59 dB(A),
- 70 Personen durch L_{Night} -Pegel ab 45 bis 49 dB(A) und
- 10 Personen durch L_{Night} -Pegel ab 50 bis 54 dB(A) belastet.

Dies betrifft ausschließlich einen kurzen Abschnitt der S 125 Rauschwalder Straße, was in der folgenden Grafik zur Darstellung der Lärmkennziffer ersichtlich wird.



Grafik 4: Lärmkennziffer der Lärmkartierung Eisenbahn in Görlitz (L_{Night} , LKZ gesamt = 105)

⁷ <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>

Die Lärmkennziffer des Eisenbahnlärms wird grundlegend analog der in Kapitel 2.3 beschriebenen Vorgehensweise berechnet. Abweichend davon wird seit der Kartierung 2022 als Bezugswert jedoch der L_{Night} -Pegel von 45 dB(A) (statt 55 dB(A)) verwendet.

Gemäß der Lärmkartierung des EBA sind statistisch schätzungsweise

- 3 Personen durch starke Belästigungen (L_{DEN}) und
- 1 Person durch starke Schlafstörungen (L_{Night}) bedroht⁸.

Lärmbelastungen von L_{DEN} -Pegeln > 65 dB(A) oder L_{Night} -Pegeln > 55 dB(A) sind an Wohngebäuden in Görlitz durch den Eisenbahnverkehr nicht zu verzeichnen. Ferner sind keine sensiblen Gebäude durch L_{DEN} -Pegel über 65 dB(A) belastet.

Der LAP-Entwurf des Eisenbahn-Bundesamtes zur Kartierungsrunde 2022 lag vom 20. November 2023 bis 2. Januar 2024 öffentlich aus⁹. In diesem waren mehrere Lärmsanierungsabschnitte in Görlitz gelistet, jedoch mit sehr geringer Priorität. Potentielle Lärminderungsmaßnahmen an Eisenbahnstrecken sind in Görlitz deshalb nur langfristig bzw. im Rahmen ohnehin erforderlicher Sanierungsmaßnahmen zu erwarten.

Die **Straßenbahn** in Görlitz wurde als Lärmquelle nicht kartiert bzw. die von ihr ausgehenden Emissionen nicht anderweitig untersucht, da die Stadt der Richtlinie entsprechend keinen Ballungsraum darstellt und somit keine Verpflichtung besteht. Lokale Lärmprobleme, beispielsweise durch Kurvenquietschen oder mögliche Erschütterungen, sind nicht auszuschließen, können jedoch nicht in Gänze durch die Lärmaktionsplanung abgehandelt werden. Diese Fälle sind i.d.R. im Rahmen üblicher Verwaltungsaufgaben zu lösen.

Fluglärm ist gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Görlitz nicht zu kartieren, da nur Großflughäfen (per Definition mehr als 50.000 Starts bzw. Landungen pro Jahr) zu betrachten sind. Der Verkehrslandeplatz Görlitz weist schätzungsweise deutlich weniger Flugbewegungen (unter 10.000) auf.

Der Flugbetrieb des Verkehrslandeplatzes ist durch die „Landepplatz-Lärmschutz-Verordnung“¹⁰ zum Schutz der Einwohner vor Fluglärm bereits deutlich eingeschränkt, so dass sowohl in den Nacht- als auch in den Mittagsstunden keine Starts und Landungen erfolgen (unter bestimmten Umständen sieht das Gesetz Ausnahmen vor). Die aufgrund von Flugbewegungen entstehende Lärmsituation in Görlitz ist demnach als von eher geringer Relevanz einzuschätzen.

⁸ nach §4 34. BImSchV sind für den Schienenverkehrslärm keine potentiellen Fälle von „ischämischen Herzkrankheiten“ zu berechnen.

⁹ <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1>, Abruf November 2023

¹⁰ Landepplatz-LärmschutzV vom 5. Januar 1999 (BGBl. I S. 35), zuletzt geändert am 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894)

Gewerbliche Lärmquellen stellen meist sehr spezifische Fälle dar, die bei Notwendigkeit bzw. zur Kenntnis gelangten Problemen durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden gesondert zu betrachten sind. In den gegebenen Vorschriften – im Bereich Gewerbelärm maßgeblich der „TA Lärm“¹¹ – wird der Lärmschutzanspruch von Einwohnern ausreichend geregelt.

Für **Sport- und Freizeitlärm**, also durch die Nutzung von entsprechenden Anlagen entstehende Lärmemissionen, existieren gesonderte rechtliche Regelungen. Dabei ist zu differenzieren, aus welcher Quelle der Lärm tatsächlich stammt. Für Sportstätten ist in der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) geregelt, welche Immissionsrichtwerte zu welchen Zeiten auf die umgebenden Gebäude einwirken dürfen. Kinderspielplätze, die die Wohnnutzung im betroffenen Gebiet ergänzen, fallen gemäß BImSchG nicht unter den Begriff Freizeitlärm und sind i.d.R. zu tolerieren. Die Beurteilung des weiteren Freizeitlärms soll in Sachsen nach der Freizeitlärmrichtlinie der LAI vorgenommen werden.

¹¹ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998, zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

3. Evaluierung bisheriger und bestehender Fachplanungen

3.1 Vorbemerkungen

In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Minderung des Straßenlärms umgesetzt. In diesem Kapitel wird der Umsetzungsstand vergangener Maßnahmen beschrieben. Dabei wird unterschieden in Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, Maßnahmen zur Lärmvorsorge und Lärmsanierung sowie Maßnahmen weiterer Konzepte mit lärmmindernder Wirkung.

Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sowie weiterer Konzepte gehen direkt aus den betreffenden Konzepten hervor und sind durch den Beschluss eines Konzeptes im Sinne einer verwaltungsinternen Bindungswirkung bei behördlichen Planungen abwägungsrelevant.

Eine gesetzliche Verpflichtung besteht bei der Lärmvorsorge: Beim Neubau (bspw. Umgehungsstraße) oder einer wesentlichen Änderung (bspw. zusätzliche Richtungsfahrbahnen) an der Straßeninfrastruktur sind nach § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bei Überschreitung bestimmter Grenzwerte Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Vorgaben und Ansprüche sind in der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung¹² (16. BImSchV) geregelt.

Die Lärmsanierung ist, abhängig von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel, eine freiwillige Leistung des Bundes und des Freistaates Sachsen an bestehenden Bundes- bzw. Staatsstraßen. Sofern ein Straßenabschnitt in eines der Lärmsanierungsprogramme aufgenommen wird, können die Eigentümer von Wohngebäuden mit entsprechenden anliegenden Auslösepegeln eine Förderung von 75 % der Kosten zum Einbau geeigneter Lärmschutzfenster und ggf. Lüfter beantragen.

In **Abbildung 4** sind die bislang umgesetzten ortskonkreten Maßnahmen des LAP 2013/2018 sowie der Lärmvorsorge und Lärmsanierung dargestellt.

3.2 Lärmaktionsplan 2013/2018

Der bestehende Lärmaktionsplan der Stadt Görlitz aus dem Jahr 2013 listet eine Reihe von Maßnahmen zur Minderung des Lärms durch den Straßenverkehr auf. Die Maßnahmen wurden in unterschiedlicher Ausprägung weiterverfolgt:

- Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) – *siehe nachfolgendes Kapitel 3.4*
 - zahlreiche Maßnahmen umgesetzt oder in Bearbeitung
 - Fortschreibung des GVK aktuell in Vorbereitung
- Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptstraßennetz

¹² Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)

- Tempo 50 auf der B 99 Zittauer Straße, Sonnenland bis Am Wasserwerk (vorher Tempo 70)
- Tempo 50 auf der S 125 Görlitzer Straße, Haltestelle Schlauroth Görlitzer Straße bis Dr.-Alfons-Maria-Wachsmann-Siedlung (vorher Tempo 70)
- Ersatz von Kopfsteinpflasterbelägen durch Asphalt / allg. Sanierungsbedarf
 - Ersatz von Pflasterbelägen durch Asphaltbelag: Reichertstraße 2020, Jakobstraße 2015
 - Sanierung Fahrbahndecke: Rothenburger Straße 2016
 - weitere Bereiche zum Deckentausch sowie zur Sanierung ausstehend
- Einsatz lärmarmen Beläge bei Erneuerungsmaßnahmen im Hauptnetz
 - B 99 Biesnitzer Straße (Lutherstraße bis Zittauer Straße), Baulastträger LASuV
- Einsatz von Rasengleisen
 - bislang nicht erfolgt
- Programm zur Erhöhung des Anteils von Straßenbegleitgrün
 - kein separates Programm aufgelegt
 - jedoch anderweitige Maßnahmen: Dr.-Kahlbaum-Allee 2017 (Pflanzung Kaiserlinden), Maßnahme „Straßenbäume“ im EFRE-geförderten Programm „Gründerzeitliche Kernstadt“ 2023 bis 2027 in Vorbereitung
- Beachtung der Belange des Lärmschutzes bei der Stadtentwicklung
 - Neuerstellung des Flächennutzungsplanes in Bearbeitung, Belange finden Beachtung

In den Jahren 2017/2018 beteiligte sich die Stadt Görlitz nicht an der Lärmkartierung und verzichtete auf eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes. Hauptursache war, dass die für die Kartierung erforderlichen Straßenverkehrszählungen (SVZ) von 2015 aufgrund zahlreicher Baustellen in der Stadt, an der Bundesstraße B 6 sowie an der Anschlussstelle Görlitz der Bundesautobahn A 4 keine geeignete Datengrundlage darstellten. Auf Basis zusätzlicher Untersuchungen wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 außerdem als weiterhin zutreffend beurteilt, sodass der LAP 2013 seine Gültigkeit behielt.

3.3 Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Zum **grundhaften Ausbau der A 4 mit PWC-Anlage „An der Neiße“** (kein Umbau der A 4) erfolgte im Zuge der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung des LAP 2024 durch die Autobahn GmbH des Bundes eine Information über den Planfeststellungsbeschluss vom 12. März 2021. Demzufolge sind im Sinne der Lärmvorsorge im Bereich der Rothenburger Landstraße bis zur PWC-Anlage weitere Lärmschutzmaßnahmen angeordnet, deren Umsetzung nach Beendigung der Sanierung des Tunnels Königshainer Berge (voraussichtlicher Abschluss Ende 2025) beginnen soll:

- Nördlich der A 4: Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.020 m, Höhe von 6,0 bis 6,5 m
- Südlich der A 4: Lärmschutzwand mit einer Länge von 930 m, Höhe von 6,0 m
- 1.750 m offenporiger Asphalt mit einer lärmmindernden Wirkung von 5 dB(A)

- Realisierung passiver Lärmschutzmaßnahmen: Dem Grunde nach sind 51 Gebäude berechtigt. Die Eigentümer wurden im September 2023 informiert. Die gebäudeakustische Begutachtung werden seit Frühjahr 2024 durchgeführt, die Umsetzung ggf. erforderlicher baulicher Maßnahmen an Gebäuden kann mit entsprechender Vereinbarung zwischen den jeweiligen Eigentümern und der Autobahn GmbH des Bundes erfolgen.

In der Vergangenheit wurde außerdem im Rahmen folgender Maßnahmen der Anspruch auf Lärmschutz im Sinne der **Lärmvorsorge** gemäß 16. BImSchV erfüllt, wodurch grundlegend kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen besteht:

- BAB 4 (AS Görlitz bis polnische Grenze)
- B 6 Ortsumgehung Görlitz inkl. Stadtanbindung Görlitz-Nord (Laubaner Straße)
- Wiesbadener Straße (Stadtanbindung Rauschwalde)
- Friesenstraße (Neubau)

Seit dem Jahr 2016 erfolgt die **Lärmsanierung der B 99 Ortsdurchfahrt** Görlitz durch das zuständige Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV). Im Zuge dessen wird an Gebäuden mit Überschreitung der damaligen Auslösewerte ($L_{\text{Day}} = 67 \text{ dB(A)}$, $L_{\text{Night}} = 57 \text{ dB(A)}$) der Einbau neuer Fenster sowie schallgedämmter Lüftungseinrichtungen mit bis zu 75 % gefördert. Abseits der Inanspruchnahme der Fördermittel des Lärmsanierungsprogramms des Freistaates Sachsen besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen entlang bestehender Bundesstraßen.

3.4 Lärminderungspotential weiterer Konzepte

Der 2008 in Kraft getretene **Luftreinhalteplan** der Stadt Görlitz zielt mit verschiedenen langfristig umzusetzenden Maßnahmen auf die Vermeidung zusätzlicher Emissionen durch Feinstaub (PM_{10}) Stickstoffdioxid (NO_2) ab¹³. Bereits umgesetzte Maßnahmen (bspw. Umgestaltung von Knotenpunkten und verkehrsorganisatorische Maßnahmen) bzw. deren Auswirkungen (v.a. ortsspezifische Verringerung der Verkehrsmengen) werden in der Kartierung entsprechend beachtet.

Als Leitfaden zur verkehrsplanerischen Entwicklung dient das **Gesamtverkehrskonzept** (GVK) der Stadt Görlitz. Dieses stammt aus dem Jahr 2011 und wurde durch weitere Teilkonzepte zum ÖPNV, zum ruhenden Verkehr und zum Schwerpunkt Altstadt konkretisiert. Die letzte Teilfortschreibung des GVK stammt von 2019 und enthält insbesondere aktualisierte Verkehrsprognosen sowie Empfehlungen für die Beachtung im Flächennutzungsplan. Aktuell wird die Komplettfortschreibung des GVK vorbereitet.

¹³ *Luftreinhalteplan für die Stadt Görlitz, Regierungspräsidium Dresden, April 2008, Dresden, abrufbar unter <https://www.luft.sachsen.de/luftreinhalteplan-gorlitz-15191.html>, Stand März 2024*

Zahlreiche Maßnahmen mit direktem oder indirektem Beitrag zur Lärminderung wurden seitdem umgesetzt. Eine Verringerung des Kfz-Verkehrs in der Alt- und Innenstadt konnte gebietsweise mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Einbahnstraßen, Zonierungen) erreicht werden. Das seit 2011 bestehende Parkleitsystem trägt zur Vermeidung von Parksuchverkehren bei. Zur Förderung des Radverkehrs wurden an allen Endhaltestellen und dem Bahnhof neue Radabstellanlagen errichtet. Kontinuierlich wird ein alltagstaugliches Radnetz aufgebaut, welches im GVK weiterentwickelt wurde. Verbesserungen im ÖPNV wurden u.a. durch grenzüberschreitende ÖV-Verbindungen, den Bau des Busbahnhofs, den Erhalt der Görlitzer Straßenbahn und die Beseitigung von Erschließungslücken erreicht. In anteiliger bzw. kontinuierlicher Umsetzung befinden sich u.a. die Beschaffung neuer Busse und Straßenbahnen sowie der barrierefreie Ausbau von Haltestellen. Mittel- bis langfristige Auswirkungen können auch die Forcierung des Ausbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Autos sowie geschaffene Carsharing-Angebote haben.

Das **ÖPNV-Konzept der Stadt Görlitz** aus dem Jahr 2016 formuliert die Maßnahmen zum ÖPNV aus dem Gesamtverkehrskonzept weiter aus – bspw. die Priorisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen. Der **Nahverkehrsplan des ZVON** (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien) nimmt seinerseits Bezug auf das ÖPNV-Konzept der Stadt und beschreibt weitere Einzelmaßnahmen in Stadt und Landkreis.

Zusätzlich besteht seit 2021 das **Projekt „ÖPNV-Modellstadt“** der Görlitzer Verkehrsbetriebe GmbH und der Stadt Görlitz, welches sieben essenzielle Teilprojekte bis zum Jahr 2026 beschreibt und anteilig durch Fördermittel finanziert wird¹⁴. Die Teilprojekte sind im Einzelnen:

- Beschaffung neuer Straßenbahnfahrzeuge
- klimapositiver Betriebshof
- Innovierung der Energieversorgung
- Innovationspakete Tram
- Infrastrukturprojekt Fahrgastlenkung
- Infrastrukturprojekt Fahrwege
- autonome Fahreinheit Quartierverkehr

¹⁴ abrufbar unter: <https://www.goerlitz.de/buergerbeteiligung/vorhaben/53-OEPNV-Modellstadt>, Stand Februar 2024

4. Beteiligung der Öffentlichkeit

4.1 Beteiligung zur Lärmkartierung

Vom 19. Oktober bis zum 8. Dezember 2023 erhielten die Görlitzer Bürgerinnen und Bürger sowie relevante Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, beim zuständigen Amt für Stadtentwicklung erste Hinweise und Anregungen zum Verkehrslärm schriftlich einzureichen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung konnten innerhalb des Zeitraumes öffentlich über die Website des LfULG (siehe *Kapitel 2.2*) eingesehen werden.

Im Zuge der ersten Beteiligung gingen neun Stellungnahmen durch Bürgerinnen und Bürger ein. Die Stellungnahmen mit Hinweisen bzgl. Verkehrslärms betrafen folgende Bereiche (sortiert in alphabetischer Reihenfolge):

- Biesnitzer Straße
- Bundesautobahn A 4
 - Neißering
- Bundesstraße B 6
 - Stadtgrabensiedlung/Stadtgraben
- Friedersdorfer Straße
- Goethestraße
- Melanchthonstraße

Auch die frühzeitige Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange ergab zahlreiche teils umfangreiche Rückmeldungen. Folgende Träger öffentlicher Belange verfassten Stellungnahmen:

- Europastadt GörlitzZgorzelec GmbH
- Görlitzer Verkehrsbetriebe GmbH
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Dresden
- Landratsamt Görlitz
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), Niederlassung (NL) Bautzen
- Die Autobahn GmbH des Bundes, NL Ost

Die Hinweise und Anregungen wurden fachlich geprüft und abgewogen. Für die Lärmkartierung relevante Informationen flossen im Analyseteil ein. Die in der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung benannten Straßenzüge wurden wie folgt im Maßnahmenteil des Entwurfs berücksichtigt:

- M2: Goethestraße
- M3: Goethestraße, Friedersdorfer Straße
- M5: Biesnitzer Straße
- M8: Biesnitzer Straße, Friedersdorfer Straße, Melanchthonstraße

4.2 Auslegung des Entwurfs und Informationsveranstaltung

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes erfolgte vom 25.03.2024 bis einschließlich 26.04.2024 eine Auslegung des LAP-Entwurfs mit Maßnahmenplan. Zusätzlich fand am 09.04.2024 eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, zu der ebenfalls Hinweise eingebracht werden konnten. An der Informationsveranstaltung nahmen sechs Personen teil. Die zur zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer (anonymisierten) Abwägungstabelle transparent gelistet und fachlich abgewogen (siehe **Anlage 1**).

Auf Basis der Stellungnahmen (Bürger sowie Träger öffentlicher Belange) erfolgten weitere Ergänzungen im Maßnahmenteil:

- M2: Bismarckstraße/Mühlweg/James-von-Moltke-Straße, Christoph-Lüders-Straße
- M3: An der Landeskronen, Weinhübler Straße, Rothenburger Landstraße, Christoph-Lüders-Straße, sowie textliche Ergänzung zum Austausch von Pflasterbelägen
- M5: Promenadenstraße
- M8: S 125 Schillerstraße, B 99 Zittauer Straße (Bereich „Weinberg“)
- M10: neue Maßnahme zur Prüfung der Lärmentwicklung an der B 6, Höhe Stadtgrabensiedlung

Stellungnahmen, die nicht vordergründig Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, werden an die zuständigen Stellen oder zur Beachtung in den entsprechenden Fachplanungen weitergeleitet.

5. Maßnahmen

5.1 Handlungsfelder

Durch die Lärmaktionsplanung werden verschiedene Strategien und Handlungsfelder abgedeckt, die von der generellen Planung bis hin zu detaillierten Einzelmaßnahmen reichen. Insbesondere sind folgende Bereiche relevant:



Grafik 5: Handlungsfelder und Kernbestandteile der Lärmaktionsplanung (© IVAS)

Die Felder „Stadtplanerische Ansätze“ sowie „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“ sind im Lärmaktionsplan nicht zwingend weiter mit konkreten Erläuterungen und Inhalten auszufüllen, wenn entsprechende Dokumente mit qualifiziertem Inhalt bereits vorliegen. Mit dem integrierten Stadtentwicklungs-Konzept von 2012 (INSEK) gilt dies für das stadtplanerische Feld. Die

Aktualität des Görlitzer INSEK wird mittels kontinuierlicher Fortschreibung spezifischer Themenbereiche sowie separaten Stadtteilentwicklungskonzepten (SEKO) gewährleistet.

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) der Stadt Görlitz stammt aus dem Jahr 2011. Aus dem Konzept wurden bislang zahlreiche Maßnahmen umgesetzt oder befinden sich in Erarbeitung. Einige Maßnahmen konnten bislang aber noch nicht weiterverfolgt werden. Um aktuellen und künftigen Entwicklungen gerecht zu werden, ist eine Fortschreibung des GVK bereits in Vorbereitung. Mit dem Nahverkehrsplan des ZVON (2018) und dem Projekt „ÖPNV-Modellstadt“ (2021) findet auch das Teilgebiet ÖPNV aktuell hinreichend Beachtung. Zum Radverkehr liegt mit der Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz aus dem Jahr 2018 bereits ein auch für die Stadt Görlitz relevantes, aktuelles Dokument vor, welches ebenfalls keine weitere Untersetzung erfordert.

Aus den Kernbestandteilen der Lärmaktionsplanung leitet sich der Großteil der Maßnahmen des vorliegenden Handlungskonzeptes ab. Darüber hinaus gibt es weitere Strategien und Ansätze, die durch die Kommunen aufgrund von Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten kaum zu beeinflussen, für die künftige Entwicklung der Lärmsituation jedoch durchaus bedeutsam sind.

Zur weiterführenden Literatur über Maßnahmen der Lärmaktionsplanung kann auf folgende Publikationen hingewiesen werden:

- „Handbuch Lärmaktionspläne, Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung“, Umweltbundesamt, Ausgabe 2015¹⁵
- „Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen“, Umweltbundesamt, ISSN 2363-832X, Juli 2023¹⁶
- „Positivbeispiele Lärmaktionsplanung“, Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Ausgabe 2018 (aktuell in Überarbeitung)¹⁷
- Handbuch „Mach's leiser!“, Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V.¹⁸, Ausgabe 2019

Maßnahmen bezüglich der durch den Eisenbahnverkehr entstehenden Belastungen liegen im Aufgabenbereich des Eisenbahn-Bundesamtes bzw. der DB InfraGO AG und werden dementsprechend im Lärmaktionsplan des Straßenverkehrs nicht behandelt. Diesbezüglich sei nochmals auf die Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahn-Bundesamt verwiesen.

¹⁵ abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/handbuch-laermaktionsplaene-handlungsempfehlungen>, Stand Juli 2023

¹⁶ abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermaktionsplanung-laermminderungseffekte-von>, Stand Dezember 2023

¹⁷ abrufbar unter: <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30115>, Stand Juli 2023

¹⁸ abrufbar unter: <https://www.oekoloewe.de/das-handbuch-laermminderung-fuer-kommunen.html>, Stand Juli 2023

5.2 Einordnung von LAP-Maßnahmen

Zu bestimmten Maßnahmen kann die **Wirkung** auf Belastetenzahlen quantifiziert werden. So reduziert sich die Lärmemission bei einer Verringerung von Tempo 50 auf Tempo 30 um bis zu 3 dB(A), was rechnerisch etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge gleichkommt. Zahlreiche Maßnahmen entfalten jedoch keine rechnerisch nachweisbaren Wirkungen; so verringern Fahrbahnsanierungen und die ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung i.d.R. reell vorhandene Peggelspitzen, finden aber in der Kartierung keine Beachtung. Die Wirkungen rechnerisch nicht erfassbarer Maßnahmen werden anhand von Erfahrungswerten qualitativ eingeordnet.

Generell werden folgende Wirkungsgrade unterschieden:

- hohe Wirkung: bspw. Tempo 30 statt 50, Lärmschutzwand, Austausch lärmintensiven Pflasters gegen Asphaltbelag
- mittlere Wirkung: bspw. Austausch herkömmlichen Straßenbelags gegen lärmindernden Asphalt, Vermeidung (erhöhter) Durchgangsverkehre
- geringe Wirkung: bspw. Geschwindigkeitsüberwachung (Dialogdisplay, „Blitzer“), Fahrbahnsanierung

Generell ist zu beachten, dass Maßnahmen häufig auch abseits der Lärminderung positive Beiträge zur Stadtentwicklung leisten bzw. ermöglichen: Die Absenkung sowie Überwachung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten verbessern i.d.R. auch die Verkehrssicherheit. Der Einbau von Rasengleisen trägt auch zur Verbesserung des Stadtklimas und der Luftreinhaltung bei und die Erweiterung der Radinfrastruktur erhöht das Potential zu umweltfreundlicherem Verkehrsverhalten. In solchen und weiteren Fällen sagt die Einordnung einer Maßnahme im Sinne der Lärminderungswirkung allein nichts über die eigentliche Relevanz im städtischen Verkehrssystem sowie zur erreichbaren Lebensqualität aus.

Die **Kosten** geeigneter Maßnahmen der Lärmaktionsplanung können nur grob geschätzt werden. Aufgrund ggf. zusätzlicher oder auch entfallender Kostenpunkte (bspw. abhängig von Dienstleistungen, planerischen Unwägbarkeiten, Einbettung in ein ohnehin umzusetzendes Projekt, etc.) ist im Einzelfall auch eine Über- oder Unterschreitung eines zu Beginn geschätzten Kostenrahmens möglich. Nachfolgend werden Beispiele zur Einordnung von Maßnahmenkosten benannt:

- geringe Kosten: < 10.000 €
Messung reeller Fahrgeschwindigkeiten, Beschilderungen, etc.
- mittlere Kosten: < 100.000 €
externe Beauftragung von weiteren Untersuchungen, Mehrkosten beim Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge, etc.
- hohe Kosten: > 100.000 €
Lärmschutzwände, Umgestaltung von Knotenpunkten, etc.

Die **zeitliche Einordnung** von Maßnahmen orientiert sich am 5-Jahres-Turnus der Lärmaktionsplanung und erfolgt in drei Kategorien (vgl. folgende Tabelle).

Zeithorizont	konkrete Einordnung
kurzfristig	1 bis 2 Jahre, bis Ende 2025
mittelfristig	2 bis 5 Jahre, bis 2028 (nächste Stufe LAP)
langfristig	über 5 Jahre

Tabelle 2: Zeitrahmen von Maßnahmen

5.3 Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2024

Für die in der Analyse ermittelten Lärmschwerpunkte sowie weitere Bereiche und Themenfelder mit Lärminderungspotential werden im Folgenden Maßnahmen formuliert. Ortskonkrete Maßnahmen sind in **Abbildung 5** entsprechend dargestellt.

Maßnahme M1: Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts	
<p>Vom Gesamtverkehrskonzept (GVK) der Stadt Görlitz sind folgende Maßnahmen und Strategien im Sinne der Minderung bzw. Vermeidung von Straßenverkehrslärm weiterzuerfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ flächenhafte geschwindigkeitssenkende Maßnahmen in der Innenstadt ▪ Verringerung der verkehrlichen Belastung in der Alt- und Innenstadt ▪ Verlagerung der Parkplatzkapazitäten aus der Alt- und Innenstadt ▪ Untersuchungen zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots (Bus/Straßenbahn) nach Zgorzelec, insbesondere unter dem Aspekt eines dauerhaft zukunftsfähigen Betriebes ▪ Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr <p>In der künftigen Fortschreibung des GVK sind die Belange des Lärmschutzes und die Maßnahmen des LAP 2024 zu beachten.</p> <p>Zuständig: Stadt Görlitz Zeitraum: entsprechend GVK Kosten: mittel bis hoch (je Maßnahme) Wirkung: Verbesserung der Rahmenbedingungen zur generellen Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, Lärminderung in der Fläche / stadtweit</p>	

Das Ziel der Vermeidung bzw. Minderung von Verkehrslärm ist auch im übergeordneten Gesamtverkehrskonzept zu beachten. Dies gilt zum einen durch Maßnahmen und Strategien des bestehenden Konzeptes, deren Umsetzung direkt oder indirekt zum Lärmschutz beitragen können und

somit besonders verfolgenswert sind. Zum anderen sollen die Belange des Lärmschutzes in der kommenden Fortschreibung des GVK von vornherein konsequent mitgedacht werden. Nur so ist zu gewährleisten, dass die Maßnahmen und Strategien aus Lärmaktionsplanung und allgemeiner Verkehrsplanung einander sinnvoll ergänzen.

Konkret sollte bei der Entwicklung des ruhenden Verkehrs in der Alt- und Innenstadt beachtet werden, dass mit erhöhter Stellplatzkapazität i.d.R. auch der Kfz-Verkehr auf den Straßen zunimmt. Daraus folgen höhere Lärmbelastungen für die Bewohner vor Ort. Zusätzliche Parkhaus-Standorte im Stadtkern stehen deshalb den Zielen der Verringerung des Kfz-Verkehrs sowie der Lärminderung und -vermeidung in der Alt- und Innenstadt grundsätzlich entgegen.

Maßnahme M2: Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptverkehrsnetz (Tempo 30 nachts)

Auf mehreren Straßenabschnitten bestehen hohe Lärmbetroffenheiten aufgrund eines lärmintensiven Pflasterbelages. Weitere wenige Straßenabschnitte des Hauptverkehrsnetzes weisen sehr hohe Betroffenheiten auf, jedoch keine Alternativen zur weiteren Senkung der Lärmbetroffenheiten. Auf diesen Straßenabschnitten ist die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Nachtzeitraum zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen:

- Goethestraße (Zittauer Straße bis Sattigstraße, südliche/östliche Fahrbahn)
 - aktuell nicht kartiert, auf Basis nachträglicher Verkehrszählungen ist jedoch von Betroffenheiten mit Gesundheitsrelevanz auszugehen
 - lärmintensiver Pflasterbelag
 - zuständige Stellen: Stadt Görlitz
- K 6334 Grüner Graben (Pontestraße bis Obermarkt)
 - Betroffenheiten mit Gesundheitsrelevanz
 - zuständige Stellen: Stadt Görlitz, GVB
- K 6334 Pontestraße (Hildegard-Burjan-Platz bis Grüner Graben)
 - Betroffenheiten mit Gesundheitsrelevanz
 - zuständige Stellen: Stadt Görlitz
- Reichertstraße (Biesnitzer Straße bis Pestalozzistraße)
 - Betroffenheiten mit Gesundheitsrelevanz
 - schadhafter Fahrbahnbelag von Büchtemannstraße bis Melanchthonstraße
 - im Einzugsbereich der Alteneinrichtung und Schule (bereits tagsüber 30 km/h) ganztags
 - zuständige Stellen: Stadt Görlitz
- S 125 Reichenbacher Straße (Reichertstraße bis Karl-Eichler-Straße)
 - Betroffenheiten mit Gesundheitsrelevanz
 - zuständige Stellen: Stadt Görlitz

Maßnahme M2: Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptverkehrsnetz (Tempo 30 nachts)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ S 125 Brautwiesenstraße, Bahnhofstraße (Rauschwalder Straße bis Krölstraße) <ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheiten mit Gesundheitsrelevanz - zuständige Stellen: Stadt Görlitz ▪ S 125 Bahnhofstraße, Schillerstraße (Berliner Straße bis Blockhausstraße) <ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheiten mit Gesundheitsrelevanz - zuständige Stellen: Stadt Görlitz ▪ Zittauer Straße, Sattigstraße (An der Jakobuskirche – Lessingstraße) <ul style="list-style-type: none"> - lärmintensiver Pflasterbelag - zuständige Stellen: Stadt Görlitz ▪ Bismarckstraße, Mühlweg, James-von-Moltke-Straße (Elisabethplatz – S 125) <ul style="list-style-type: none"> - teils schadhafter Fahrbahnbelag, sehr eng anliegende, dichte Bebauung - zuständige Stellen: Stadt Görlitz ▪ K 6334 Christoph-Lüders-Straße (Zeppelinstraße bis Pontestraße) <ul style="list-style-type: none"> - schadhafter Fahrbahnbelag, abschnittweise sehr eng anliegende Bebauung - zuständige Stellen: Stadt Görlitz 	
Zuständig:	s.o.
Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Kosten:	gering je Einzelmaßnahme
Wirkung:	hoch

Im Straßenhauptnetz kann an Lärmschwerpunkten durch Anordnung von geringeren als den innerorts üblicherweise zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (50 km/h) ohne großen planerischen oder finanziellen Aufwand eine Lärminderung erreicht werden. Bereits im Gesamtverkehrskonzept wird deshalb die Möglichkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzaspekten thematisiert. Dem steht jedoch entgegen, dass im Hauptstraßennetz Verkehre gebündelt und somit beispielsweise Wohngebietsstraßen entlastet werden sollen. Entsprechend wird auch in einschlägigen Lärmschutz-Richtlinien vor dem Einsatz großflächiger Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptnetz abgeraten. Die Widmung der Straße ist ebenfalls zu beachten, insbesondere, wenn sie zur reibungslosen Abwicklung des überörtlichen Durchgangsverkehrs dient. Auf Straßen mit ÖPNV-Linien ist zudem die Beeinflussung des Taktfahrplanes zu prüfen – Sprungkosten, wie durch zusätzlich benötigte Fahrzeuge aufgrund höherer Umlaufzeiten, sprechen gegen eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten aus Gründen des Lärmschutzes sollen im Hauptverkehrsnetz in Görlitz grundsätzlich auf die stark betroffenen Abschnitte und den Nachtzeitraum

begrenzt werden, um die Bündelungswirkung der Hauptstraßen zu erhalten. Durch eine nachvollziehbare Beschilderung (Zusatzzeichen „Lärmschutz“) sowie die Beschränkung auf die besonders sensiblen Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) wird die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer im Normalfall gewährleistet. In Abschnitten, in denen nach dem Einbau eines weniger lärmintensiven oder lärmindernden Fahrbahnbelags keine Betroffenheiten mit potentieller Gesundheitsrelevanz mehr zu erwarten sind, kann die Regelung nach Realisierung wieder aufgehoben werden.

Einer Beschilderung durch die Straßenverkehrsbehörde soll generell eine entsprechende Prüfung gemäß den gesetzlichen Vorgaben (StVO, Lärmschutz-Richtlinien-StV) vorausgehen. Für die Goethestraße soll eine solche Prüfung zur Abschätzung einer erreichbaren Minderung der Lärmbelastung noch im Jahr 2024 erfolgen. Die Berechnungen für die Goethestraße können ggf. bereits als exemplarisch für die weiteren Straßenabschnitte betrachtet werden, sodass nicht jeder Straßenabschnitt eine gesonderte Berechnung erfordert.

Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen werden im Zuge von Bundesstraßen aktuell, auch innerorts, durch das LASuV als Baulastträger und das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr nahezu vollständig ausgeschlossen.

Maßnahme M3: Sanierung/Erneuerung der Fahrbahndecken

Zur Vermeidung zusätzlicher Emissionen wegen Infrastrukturschäden und lärmintensiven Fahrbahndecken sollten wie folgt Sanierungs- bzw. Umbaumaßnahmen stattfinden:

- Ersatz von lärmintensivem Pflaster:
 - Goethestraße (östliche/südliche Fahrbahn)
 - Zittauer Straße, Sattigstraße (An der Jakobuskirche – Lessingstraße)
- Fahrbahnsanierung:
 - Friedersdorfer Straße (Promenadenstraße – Ortsausgang)
 - Reichertstraße (Melanchthonstraße – Biesnitzer Straße)
 - Demianiplatz (Bautzener Straße – „Theaterspitze“)
 - An der Landeskronen in Kunnerwitz (Ortseingang bis Weinhübler Straße)
 - Weinhübler Straße in Kunnerwitz (Ortsdurchfahrt)
 - Rothenburger Landstraße in Ludwigsdorf (Abzw. Klingewalde bis Auenblick)
 - Christoph-Lüders-Straße (Zeppelinstraße bis Pontestraße)

Zuständig: Stadt Görlitz

Zeitraum: mittel- bis langfristig (abhängig von Einzelmaßnahmen)

Kosten: hoch

Wirkung: grundhafter Ausbau mit Austausch des Pflasterbelags hoch
Fahrbahnsanierung gering (subjektiv i.d.R. jedoch höher)

Da der bauliche Zustand der Infrastruktur einen maßgeblichen Einfluss auf die reelle Lärmentwicklung hat, wird dem Erhalt und der Sanierung von Fahrbahndecken ein besonderer Wert beigemessen. Besondere Achtsamkeit sollte auf der Ebenheit der Fahrbahn liegen, was u.a. Risse und Frostschäden sowie die Höhe von Schachtabdeckungen einbezieht. Die Wirkung der Fahrbahndecken-Erneuerung wird aktuell nicht quantifiziert, ist aber häufig subjektiv deutlich wahrnehmbar.

Der Austausch eines lärmintensiven Pflasterbelages durch eine lärmärmere Bauweise oder ggf. Asphaltbelag findet demgegenüber in der Lärmkartierung Beachtung, ist also auch objektiv wirksam. Allein aus Lärmschutzgründen ist dies jedoch finanziell selten leistbar. Das gilt insbesondere, wenn der vorhandene Fahrbahnbelag noch eine ausreichende Standfestigkeit aufweist. Im Falle ohnehin erforderlicher Sanierungsarbeiten sollte jedoch stets geprüft werden, ob ein vorhandener Pflasterbelag ausgetauscht werden kann. Die Belange des Denkmalschutzes sind dabei zu beachten, insbesondere in der Altstadt. Hier kann u.a. der Einbau eines weniger lärmintensiven, bspw. geschnittenen Pflasters, zur Lärminderung beitragen. Ferner kann die Nutzbarkeit durch den nichtmotorisierten Verkehr deutlich erhöht werden.

Maßnahme M4: Einbau innerorts wirksamer lärmindernder Fahrbahnbeläge entlang der Hauptverkehrsachsen	
Im Falle anstehender Arbeiten an Straßen im Hauptverkehrsnetz, welche den Austausch der Fahrbahndecke beinhalten, sollte stets die Möglichkeit geprüft werden, einen innerorts, also auch bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h wirksamen, lärmindernden Fahrbahnbelag einzubauen.	
Zuständig:	Stadt Görlitz, LASuV (abhängig von der Baulast)
Zeitraum:	Daueraufgabe
Kosten:	mittel bis hoch (bei anstehender Sanierung ggf. nur mittlere Mehrkosten)
Wirkung:	mittel bis hoch (abhängig von Fahrbahnbelag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit)

Gegenüber offenporigen Fahrbahnbelägen, welche erst ab Geschwindigkeiten über 60 km/h dauerhaft lärmindernd wirken, gibt es zunehmend auch Beläge, welche innerorts eine lärmindernde Wirkung erzielen – bspw. verschiedene Splittmastixasphalte oder Asphaltbetone (vgl. RLS-19¹⁹). Da bei Geschwindigkeiten ab ca. 30 km/h überwiegend die Abrollgeräusche der Reifen für die Lärmemission maßgeblich sind (Referenz Asphaltbelag), kommen insbesondere die Hauptverkehrsachsen für innerorts lärmindernde Fahrbahnbeläge infrage. Entlang der Bundesstraßen findet dies durch das zuständige Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) bereits

¹⁹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, 2019, FGSV, Köln

Beachtung – hier werden lt. eigener Aussage bei erforderlichem grundhaften Ausbau mittlerweile ausschließlich innerorts lärmindernde Beläge eingesetzt.

Bei anstehenden Sanierungsarbeiten auf Strecken mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h ist auch auf Staats-, Kreis- und wichtigen Gemeindestraßen stets zu prüfen, ob der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (mit Abschlügen gemäß RLS-19) geeignet ist. Auf Strecken im Hauptverkehrsnetz, welche bis dahin aus Lärmschutzgründen mit Tempo 30 befahren werden dürfen, kann mit dem Einbau ggf. die Abordnung der reduzierten Höchstgeschwindigkeit einhergehen. Voraussetzung hierfür ist die dauerhafte Vermeidung potentiell gesundheitsschädlicher Lärmpegel.

Maßnahme M5: Einsatz von Grüngleisen

Der Einsatz von (tiefliegenden) Grüngleisen kann in hohem Maße zur Minderung von Straßenbahnlärm beitragen. Folgende Abschnitte eignen sich aufgrund anliegender Wohnbebauung sowie städtebaulichen Aspekten zunächst vorzugsweise für den Einbau von Grüngleisen:

- Bahnhofstraße (Bahnhofsvorplatz)
- Sechsstädteplatz
- Biesnitzer Straße
- Promenadenstraße
- mehrere Abschnitte mit gesondertem Gleiskörper im Stadtteil Weinhübel
- mehrere Abschnitte mit gesondertem Gleiskörper im Stadtteil Königshufen

Zuständig: GVB, Stadt Görlitz

Zeitraum: mittel- bis langfristig

Kosten: hoch

Wirkung: hoch

Da Görlitz keinen Ballungsraum im Sinne der Lärmaktionsplanung darstellt, besteht zur Kartierung und Lärmaktionsplanung der Görlitzer Straßenbahn keine Pflicht. Dennoch sind Maßnahmen zur Minderung bzw. Vermeidung von Lärm durch Straßenbahnen sinnvoll. Neben den bereits vorgesehenen neuen Straßenbahnfahrzeugen kann insbesondere die Ausbildung gesonderter Gleiskörper als tiefliegende Grüngleise hohe Wirkungen erzielen. Zusätzlich tragen Grüngleise zur Luftreinhaltung, zur Hitzeresistenz und nicht zuletzt zu einer attraktiven Stadtbildgestaltung bei.

Maßnahme M6: Grünentwicklung in Seitenräumen

Zur Erhöhung des Grünanteils in Seitenräumen werden zwei Maßnahmen verfolgt. Diese ermöglichen neben einer objektiven und/oder subjektiven Lärminderung außerdem einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität durch zahlreiche positive Zusatzeffekte.

- Erhöhung des Anteils von Straßenbegleitgrün
- Fassadengrün

Zuständig: Stadt Görlitz

Zeitraum: mittel- bis langfristig

Kosten: Aufstellung geeigneter Programme: gering

Bereitstellung von Fördermitteln bzw. Baukosten: mittel bis hoch

Wirkung: gering, jedoch zusätzliche Wirkungen zur Klimaresilienz und Luftreinhaltung

Obwohl die tatsächliche Lärminderungswirkung von **Straßenbegleitgrün** gering ausfällt, kann eine ansprechende Straßenraumgestaltung inkl. Bäumen zu einer subjektiv geringeren Wahrnehmung des Straßenverkehrs mit allen seinen negativen Folgen führen. Zudem trägt Begrünung in hohem Maße zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Hitzeresistenz, Luftqualität und Biodiversität bei. In Görlitz bestehen entlang zahlreicher Straßen erhebliche Potentiale zu Einordnung von Straßenbegleitgrün.

Das angedachte EFRE-Projekt "Straßenbäume" der Stadt Görlitz wird bereits einen Beitrag zu mehr Begrünung leisten. Da das Projekt nur Teilgebiete der Stadt betrifft, besteht jedoch keine Möglichkeit einer Konzentration auf Lärmschwerpunkte oder bestimmte Seitenräume an Straßen.

Mit einer gesonderten Fokussierung auf mehr Straßenbegleitgrün können geeignete Straßenzüge durch die Stadtverwaltung systematisch geprüft und in Prioritäten eingeteilt werden. Die Einordnung zusätzlichen Straßenbegleitgrüns kann entweder im Rahmen ohnehin anstehender Bauarbeiten oder gesondert durchgeführt werden. Demzufolge sind die aus dem Programm entstehenden Anpassungen als Daueraufgabe zu betrachten, deren Umsetzung vor allem aus finanziellen Gründen (neben Planung und Bau auch Unterhalt) nur sukzessive möglich ist.

Fassadengrün kann je nach Ausführung und Umfeld unterschiedliche Lärminderungswirkungen entfalten – neben der Verringerung der Schallreflexion an der Fassade sind bspw. auch Schalldämmung für Innenräume (abhängig vom Gebäude) und geringere Immissionen in Innenhöfen erreichbar. Auch die Höhe der Minderungswirkung variiert, ist jedoch mitunter deutlich

mess- und wahrnehmbar. So beschreibt eine Studie der TU Darmstadt bspw. Minderungen zwischen 1,7 und 5,0 dB(A)²⁰. Zudem bietet Fassadengrün ebenfalls alle weiteren positiven Aspekte von Begrünung (Aufenthaltsqualität, Hitzeresistenz, Luftqualität, Biodiversität).

Die Anbringung von Fassadengrün wird in durch die Stadt festzulegender Form und Höhe für Gebäude mit anliegenden Lärmpegeln von $L_{\text{Night}} > 55$ dB(A) bzw. $L_{\text{DEN}} > 65$ dB(A) unterstützt. Die Prüfung der Eignung einer Fassade zur Begrünung obliegt dem jeweiligen Eigentümer bzw. Antragsteller. Ferner sind Bestimmungen zum Denkmalschutz eines Gebäudes und Quartiers zu beachten.

Maßnahme M7: Beachtung der Belange des Lärmschutzes bei der Stadtentwicklung

In Dokumenten der Stadtentwicklung, insbesondere dem Flächennutzungsplan und dem Integrierten Stadtentwicklungs-Konzept (INSEK) der Großen Kreisstadt Görlitz, sind die Belange des Lärmschutzes zu beachten. Dies gilt sowohl bei der Umsetzung von Maßnahmen aus bestehenden Konzepten sowie im Rahmen anstehender Konzept-Fortschreibungen.

Zuständig: Stadt Görlitz
 Zeitraum: Daueraufgabe
 Kosten: gering (Beachtung in weiteren Fachplanungen)
 Wirkung: abhängig von Maßnahmen

Entlang einiger Hauptverkehrsstraßen von Görlitz ist im Gebäudestand ein teilweise erheblicher Leerstand und damit einhergehend Sanierungsstau zu verzeichnen. Der Rückbau dieser nah an der Straße stehenden Gebäude aus Gründen fehlender Vermarktbarkeit würde oftmals zu einer stärkeren Verlärmung der Bereiche im Quartiersinneren führen.

Dem sollte vorgebeugt werden und wichtige Gebäude mit erheblicher abschirmender Wirkung identifiziert und ggf. unter Ausschöpfung der planerischen Mittel Maßnahmen zum Erhalt entwickelt werden. So kann die Innenstadt eine Aufwertung bzw. Beibehaltung der Wohnqualität erfahren und die Innenentwicklung vorangetrieben werden.

Bei Neubauvorhaben (sowohl bei Wohnbauten als auch bei Gewerbe) sollte darauf geachtet werden, dass das entstehende Verkehrsaufkommen im umgebenden Straßennetz verträglich abgewickelt werden kann. Transportintensives Gewerbe sollte so in das Stadt- und Straßengefüge eingeordnet werden, dass die entstehenden Fahrten ohne Beeinflussung des hoch belasteten

²⁰ Dettmar, J., Pfoser, N., Sieber, S. (2016): Gutachten Fassadenbegrünung - Gutachten über quartiersorientierte Unterstützungsansätze von Fassadenbegrünungen für das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKUNLV) NRW, TU Darmstadt, 2016

städtischen Straßennetzes erfolgen. Für die Arbeitnehmer der Unternehmen kann durch das Vorhalten günstiger ÖPNV-Anbindungen und attraktiver Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr eine Nutzung des Umweltverbundes erleichtert werden.

Bei der Ansiedlung von lärmintensivem Gewerbe ist auf eine verträgliche Standortwahl abzuführen. Die stadtplanerischen Grundsatzdokumente, allen voran der in Fortschreibung befindliche Flächennutzungsplan, sind stets unter Beachtung der genannten Lärm Aspekte zu betrachten.

Maßnahme M8: Ermittlung von erhöhten Geschwindigkeiten und/oder Schleichverkehren	
<p>An Straßen mit begründetem Verdacht auf häufige Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Haupt- und Nebennetz sowie anliegender Wohnbebauung sind die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten zu ermitteln – bspw. mittels unauffälligem Seitenradar und zunächst ohne Sanktionierung. Bei deutlich erhöhter Durchschnittsgeschwindigkeit sind Maßnahmen zur besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen und umzusetzen. Folgende Straßen sind auf Basis der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Biesnitzer Straße (Büchtemannstraße bis Fröbelstraße) ▪ Melanchthonstraße (Lutherstraße bis Reichertstraße) ▪ Friedersdorfer Straße (Promenadenstraße bis Ortsausgang) ▪ S 125 Schillerstraße (Bahnhofstraße bis Blockhausstraße) ▪ B 99 Zittauer Straße (Bereich „Weinberg“, Am Wasserwerk bis Eisenbahntrasse) <p>In Wohngebieten sind Straßen bei begründetem Verdacht auf potentielle Schleich- bzw. Durchgangsverkehre hin zu untersuchen. Geeignete Maßnahmen zielen v.a. auf die Verlagerung dieser Verkehre in das Hauptverkehrsnetz ab. Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergab sich zunächst ein zu prüfender Straßenzug:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Melanchthonstraße (Lutherstraße bis Reichertstraße) 	
Zuständig:	Stadt Görlitz
Zeitraum:	Daueraufgabe
Kosten:	Prüfung gering Umsetzung gering bis mittel (abhängig von geeigneter Maßnahme)
Wirkung:	gering bis mittel (bei Umsetzung geeigneter Maßnahmen)

Die **reellen Fahrgeschwindigkeiten** können aufgrund des damit verbundenen Aufwandes nicht in die Berechnungen der Lärmkartierung eingehen, maßgebliche Eingangsgröße ist stattdessen die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Auf nicht kartierten Straßen ist aufgrund geringerer Verkehrsmengen zunächst generell von einer zumutbaren Lärmbelastung auszugehen.

Häufige Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können somit unabhängig von der Kartierung zu erhöhten Lärmbelastungen führen. Aus diesem Grund sollte bei begründeten Verdachtsfällen (bspw. auf Basis zahlreicher Bürgereingaben) das Fahrverhalten überprüft werden. Dazu eignen sich in einem ersten Schritt unauffällige Seitenradargeräte ohne Sanktionierung, um die realen Geschwindigkeiten im Normalzustand zu erfassen. Als Indikator für überhöhte Geschwindigkeiten eignet sich üblicherweise das 85 %-Perzentil; also die Geschwindigkeit, welche von 85 % aller Fahrzeuge eingehalten wird. Sofern dieses deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt, sind geeignete Maßnahmen zu prüfen.

Durch stationäre Geschwindigkeitsüberwachung oder Dialogdisplays können Geschwindigkeitsübertretungen auch in lärmbelasteten Bereichen dauerhaft reduziert werden. Insbesondere im Straßennebennetz können zudem bauliche und verkehrsorganisatorische Möglichkeiten genutzt werden, um die Beachtung der Geschwindigkeitsvorgaben zu forcieren. Der Einbau dämpfender Elemente (z.B. Verschwenkungen, Mittelinseln, Schaffung von Torsituationen zur Abgrenzung des Nebennetzes, Neuordnung des ruhenden Verkehrs u.a.) kann bspw. auf Straßen mit geradliniger Führung und breiter Fahrbahn Abhilfe schaffen.

Mögliche **Durchgangs- bzw. Schleichverkehre** betreffen vornehmlich Wohngebiete im i.d.R. nicht kartierten Nebennetz. Deren Ermittlung erfolgt im Regelfall mittels (anonymisierter) Kennzeichenerfassung. Die Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren weisen jedoch große Schnittmengen mit denen zur Vermeidung überhöhter Geschwindigkeiten im Nebennetz auf. In Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort können außerdem verkehrsorganisatorische Maßnahmen geeignet sein, wie bspw. zusätzliche Geschwindigkeitszonierungen oder Einfahrtverbote. Ziel ist die Verlagerung der Schleichverkehre auf das Hauptverkehrsnetz, wo eine geringfügige Steigerung der Verkehrsmengen zumeist unkritisch ist. Die Entlastungen im Nebennetz sind demgegenüber jedoch mitunter deutlich wahrnehmbar.

Maßnahme M9: Datenerhebung, -bereitstellung und -aufbereitung für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung	
Die Erhebung von Grundlagendaten zur Kartierung, insbesondere der Verkehrsmengen, sind für das Hauptverkehrsnetz zu systematisieren. Bereits mit Lärmschutz versorgte Straßenabschnitte (z.B. als Lärmvorsorge- oder Lärmsanierungsmaßnahme, im Rahmen von Vorgaben des B-Planes etc.) sind zentral zu erfassen.	
Zuständig:	Stadt Görlitz
Zeitraum:	Daueraufgabe
Kosten:	gering (im Rahmen der Verwaltungstätigkeit umzusetzen)
Wirkung:	keine (Unterstützung einer konsistenten Lärmkartierung)

Die Bereitstellung der Daten für die Lärmkartierung ist aufgrund des Umfangs entsprechend aufwendig. Zu den Verkehrsmengen können neben Zählungen auch entsprechende Daten über Detektoren an diversen LSA gewonnen werden. Die Ergebnisse aus den verschiedenen Quellen sind systematisch aufzubereiten und für die regelmäßige Lärmkartierung sowie ggf. weitere Planungen zur Verfügung zu stellen. Erhebungen im Zuge anderer Planungen, bspw. zur Fortschreibung des Gesamtverkehrskonzeptes, können hier ebenso aufgenommen werden.

Das zu erhebende Straßennetz ist zunächst festzulegen – empfohlen werden alle klassifizierten Straßen (Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) sowie relevante kommunale Straßen. Ferner empfiehlt es sich, ein generell zu kartierendes Netz aller relevanten Straßen zu bestimmen, um die Wirksamkeit von Maßnahmen auch im vergleichenden Überblick zwischen mehreren Kartierungsrunden künftig besser hervorheben zu können.

Für die Lärmaktionsplanung sind zudem Aussagen zu bereits erfolgten Lärmschutzmaßnahmen von hohem Interesse. Insbesondere passiver Lärmschutz kann als wirksam, aber im Zuge der Kartierung nicht darstellbar eingeordnet werden, sodass die Kenntnis bereits „versorgter“ Straßenabschnitte einer gesonderten Erhebung bedarf. Diese ist anschließend bei der Schwerpunktsetzung von Lärminderungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Maßnahme M10: Prüfung der Lärmentwicklung an der B 6, Höhe Stadtgrabensiedlung	
Prüfung der Lärmentwicklung an der B 6 zwischen Wiesbadener Straße und Kästnerweg bislang und künftig unter Beachtung von Verlagerungs-/Umleitungsverkehren, insbesondere von der A 4. Anschließend Zusammenarbeit der beteiligten Träger über das Erfordernis und die Eignung potentieller Maßnahmen.	
Zuständig:	Stadt Görlitz, LASuV
Zeitraum:	Prüfung kurz- bis mittelfristig Umsetzung k.A. (abhängig von Einzelmaßnahmen)
Kosten:	Prüfung gering Umsetzung keine bis hoch (abhängig von Erfordernis und ggf. Maßnahme)
Wirkung:	keine bis hoch (abhängig von Erfordernis und ggf. Maßnahme)

Die Prüfung der Lärmentwicklung an der B 6 erfolgt grundlegend anhand der Entwicklung von Verkehrsmenge und Schwerverkehrsanteil (bislang, aktuell, in der Planfeststellung zur Ortsumfahrung und ggf. anderweitig prognostiziert). Dabei sind Häufigkeit und Ausprägung verlagerter Verkehre im Zuge von Bau- oder Wartungsarbeiten im Umfeld (überregionales Straßennetz), insbesondere der A 4, zu beachten.

Auf Basis der verkehrlichen Entwicklungen wird anschließend geprüft, ob und falls ja, welche Maßnahmen zur weiteren Reduzierung des von der B 6 ausgehenden Kfz-Lärms angezeigt bzw. geeignet sind.

Als potentielle / zu prüfende Maßnahmen sollen beispielhaft folgende benannt werden (kein Anspruch auf Vollständigkeit): eine Wieder-/Neupflanzung geeigneter Hecken oder Sträucher, Geschwindigkeitsbegrenzungen (bspw. Nachtzeitraum, temporär/Klappbeschilderung während Umleitungsverkehren von der A 4), zusätzlicher aktiver Lärmschutz (Wand/Wall), innovative Lärmschutzmaßnahmen (bspw. Diffraktionstechnologie).

5.4 Schutz ruhiger Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG ist ein Ziel der Lärmaktionsplanung, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“. Die zu schützenden ruhigen Gebiete sind im LAP festzulegen, wobei das Gesetz keine näheren Vorgaben zur Vorgehensweise bei der Bestimmung dieser Gebiete macht. Gemäß EU-Richtlinie ist nach Beschluss der ruhigen Gebiete deren weitere Verlärmung möglichst zu vermeiden.

Die Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) unterscheidet in ihren Hinweisen zur Lärmaktionsplanung²¹, der EU-Richtlinie folgend, nach ruhigen Gebieten auf dem Land und in Ballungsräumen. Auf dem Land kommen großflächige Gebiete infrage, die keinen anthropogenen Geräuschen ausgesetzt sind (Ausnahme: Land- und Forstwirtschaft), bspw. auch naturschutzrechtlich geschützte Bereiche. Ruhige Gebiete in Ballungsräumen sind anhand selbst festzulegender Kriterien zu bestimmen. Laut LAI können sich prinzipiell „alle Flächen, die der Erholung dienen [...] für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen.“ Dies gilt auch für städtisch geprägte Räume mit ausreichender Aufenthaltsqualität.

Die Lärmkartierung beschränkt sich überwiegend auf das Hauptnetz von Straßen- und Schienenverkehr. Eine flächenhafte Bewertung der Lärmbelastungssituation zur Ableitung von Aussagen über die tatsächliche Lärm- bzw. Ruhesituation ist daher nicht möglich. Die Einordnung in ruhige Gebiete kann darum nur qualitativ erfolgen.

²¹ LAI – AG Lärmaktionsplanung; LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022

Der bisherigen Einteilung in der Stadt Görlitz folgend, finden zwei Kategorien zur Definition ruhiger Gebiete Anwendung:

- **Ruhiger Landschaftsraum:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen.
- **Bereich mit besonderer Ruheerwartung / Stadtoase:** innerstädtische Erholungsfläche (Naturflächen, Grünanlagen, Parks, Friedhöfe) und weitere Flächen, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen.

In dieser Unterteilung wurden ruhige (bzw. relativ ruhige) Gebiete gemäß der nachfolgenden Tabelle abgegrenzt (vgl. dazu auch die Übersichtskarte in **Abbildung 6**).

Ruhige Landschaftsräume	
1	Grünzug Neißetal
2	Landeskronen und nähere Umgebung
3	Grünzug Loenscher Park – Kreuzkirchenpark – Sonnenland
4	Berzdorfer See (See inkl. Rundweg und ruhigeres Westufer)
Stadtoasen	
5	Städtisches Klinikum Görlitz
6	St.-Carolus-Krankenhaus
7	Neuer Friedhof
8	Alter Friedhof
9	Park Kidrontal
10	Ölberggarten
11	Pontepark
12	Lutherplatz
13	Postplatz
14	Uferpark und -promenade
15	Stadtpark
16	Wilhelmsplatz
17	Park des Friedens
18	Sattigplatz
19	Sechsstädteplatz
20	Am Birkenwäldchen
21	Friedhof Rauschwalde
22	Naturschutz Tierpark

Tabelle 3: Ruhige Gebiete der Stadt Görlitz

Aufgrund der jeweiligen Größe sowie Entfernungen zu den Verkehrsachsen ist eine tatsächliche Lärminderung unterhalb bestimmter Grenzwerte (bspw. $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$) nicht überall zu erwarten. Dennoch ist die weitere Verlärmung ruhiger Landschaftsräume und Stadtoasen zu vermeiden bzw. deren Erholungsfunktion nach Möglichkeit weiter zu stärken.

Die ruhigen Gebiete sind künftig vor weiterer Verlärmung zu schützen. Des Weiteren sollten sie nach Möglichkeit in künftige lärmindernde Maßnahmen sowie in der Bauleit- und Flächennutzungsplanung einbezogen werden, um der gegebenen Nutzung zu Erholungszwecken gerecht zu werden.

6. Zusammenfassung und Ausblick

Die aktuelle Lärmkartierung von 2022 weist entlang der kartierten Straßen über 2.700 ganztags bzw. über 2.800 nachts vom Straßenlärm potentiell gesundheitlich Betroffene in der Großen Kreisstadt Görlitz aus. Die starke Erhöhung der Betroffenzahlen im Vergleich zu vergangenen Kartierungen ist vor allem in den neuen Regelungen zur Schallberechnung und Ermittlung der Betroffenzahlen begründet.

Der vorliegende Bericht sieht weiterhin eine Reihe von Maßnahmen zur Entlastung der Einwohner an den ermittelten Lärmschwerpunkten und zusätzlichen, potentiell stark belasteten Strecken vor, als auch Maßnahmen, die gesamtstädtisch wirken oder systemischer Natur sind.

An zahlreichen Lärmschwerpunkten wird die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts angeregt. Die Anordnung von Tempo 30 bedarf zunächst einer Prüfung inkl. Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, stellt jedoch generell eine kostengünstige und wirksame Maßnahme dar, die insbesondere aufgrund des Nachtzeitraums keine kritischen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf erwarten lässt.

Neben der Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge sollte künftig der Einsatz lärmindernder Beläge verfolgt werden. Sowohl für die Planung als auch für die Ausführung sind hierzu mittlerweile verlässliche Standards vorhanden. Insbesondere stark belastete Straßen im Hauptnetz, an denen keine weiteren lärmindernden Maßnahmen greifen, sind perspektivisch mit entsprechenden Belägen zu versehen. Dies bedingt ausreichend haltbare und über den Liegezeitraum wirksame Beläge.

Da Görlitz keinen Ballungsraum im Sinne der Lärmaktionsplanung darstellt, besteht zur Kartierung der Straßenbahn keine Pflicht. Eine besonders sinnfällige Maßnahme stellt jedoch der Einsatz von Grüngleisen dar – insbesondere bei anliegender Wohnbebauung. Dies dient neben der Lärminderung auch weiteren wichtigen Zielen wie Hitzeresistenz der Stadt, Luftreinhaltung und Klimaschutz.

Diese positiven Zusatzeffekte bietet auch die Grünentwicklung in Seitenräumen. Sie entfaltet einerseits eine geringere lärmindernde Wirkung; Straßenbäume und Hecken überwiegend subjektiv, Fassadengrün stark abhängig von der Ausführung. Andererseits trägt die Grünentwicklung in Seitenräumen neben den o.g. Effekten besonders zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei, weshalb sie auch in Konzepten der Stadtentwicklung stets mitbedacht werden sollte.

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung konnten außerdem Straßen im Nebennetz identifiziert werden, welche auf potentielle Geschwindigkeitsübertretungen und Schleichverkehre zu

untersuchen sind. Wo sich entsprechende Handlungsbedarfe ergeben, sind weitere Maßnahmen zur Vermeidung der zusätzlichen Verlärmung zu prüfen.

Im Überblick aller Maßnahmen und deren Wirkung wird deutlich, dass der Problematik des Verkehrslärms in Städten nicht flächendeckend durch einzelne, leicht zu realisierende Maßnahmen beizukommen ist. Die Bemühungen um eine weitere Entlastung der Bewohner sind darum auch künftig und in Abstimmung mit anderen Planungsinstrumentarien voranzutreiben.

Die Thematik Lärmschutz und Lärmvorsorge ist ein ressortübergreifendes Problem und wird in Görlitz nicht auf die Aufstellung von Lärmaktionsplänen beschränkt, sondern bereits in zahlreichen städtischen Planungen und Maßnahmen beachtet.



Die nächste Lärmkartierung und anschließende Fortschreibung des LAP stehen 2027 bis 2029 an. Eine Evaluierung bisheriger Maßnahmen ist dementsprechend weiter vorzusehen sowie die Untersuchung hinsichtlich des verstärkten Handlungs- oder gegebenenfalls Überarbeitungsbedarfs, um die Verbesserung und den Erhalt der Wohn- und Lebensqualität in der Großen Kreisstadt Görlitz stetig voranzutreiben.

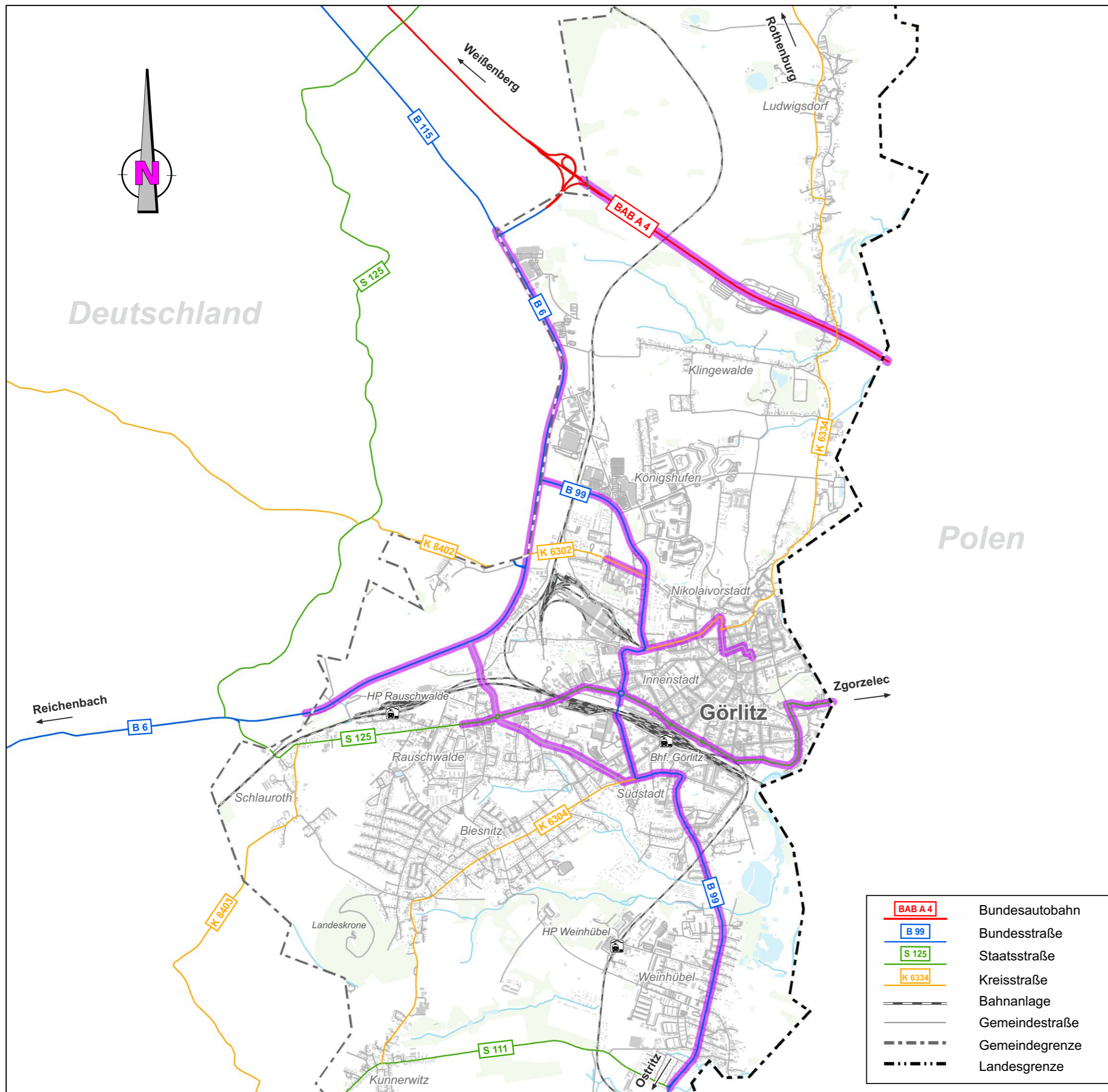
Parallel zur Offenlage des Entwurfs im April 2024 zum Lärmaktionsplan mit Maßnahmenkatalog erfolgte die Vorlage bei den betroffenen Trägern öffentlicher Belange. Alle eingegangenen Hinweise und Anregungen sind in einer Abwägungstabelle gelistet (siehe *Anlage 1*). Die Stellungnahmen wurden fachlich abgewogen und gingen, sofern relevant, in den Bericht ein. Der Lärmaktionsplan 2024 ist durch den Stadtrat zu beschließen. Anschließend sind die Maßnahmen planerisch zu vertiefen und umzusetzen.

Abbildungen



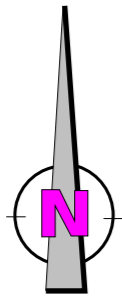
Übersichtskarte mit klassifiziertem und lärmkartiertem Straßennetz

-  kartierter Straßenabschnitt
-  Gebäude



Polen

Deutschland



Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org









	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

Abbildung 1

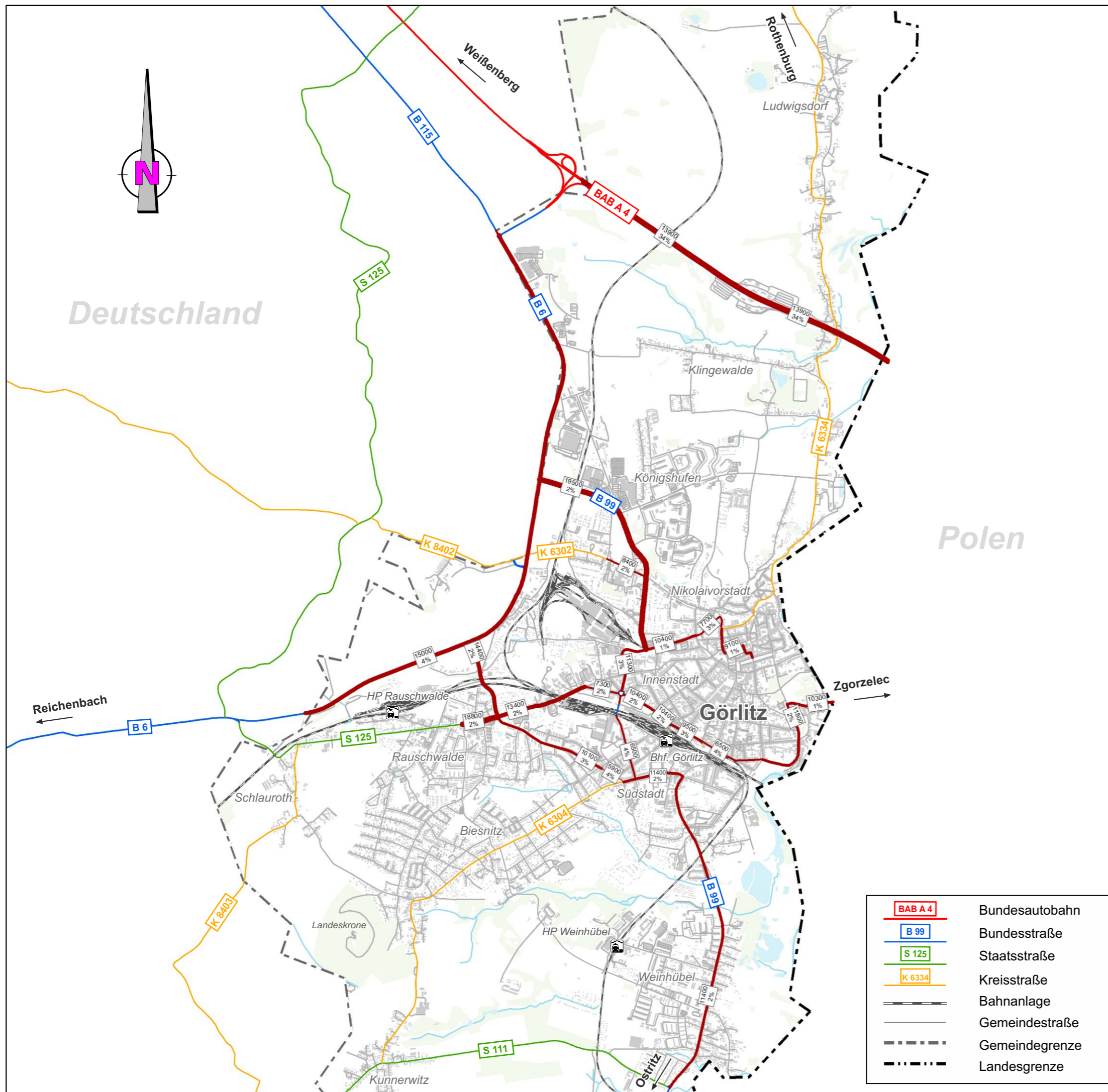




Verkehrsmengen im DTV

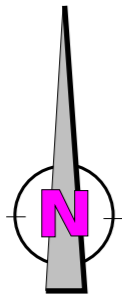


Verkehrsstärke* in Kfz/ 24 h (DTV)
Schwerverkehrsanteil in Prozent
**DTV-Werte auf volle 100 gerundet*



Deutschland

Polen



Karteninhalte
Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten
Openstreetmap.org

	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

Abbildung 2a

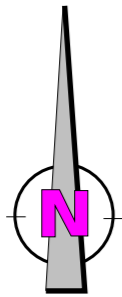
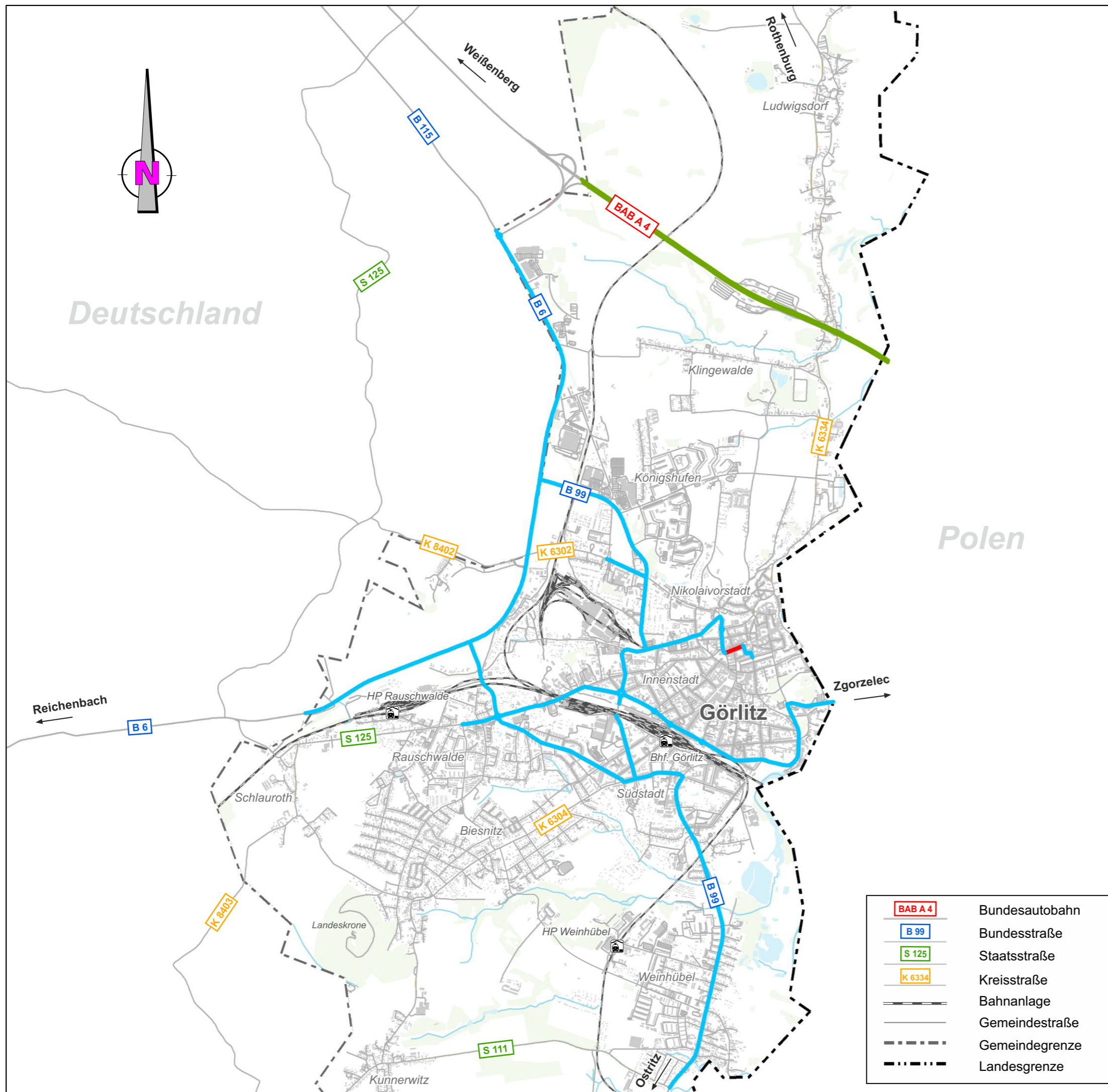




Fahrbahnbeläge

Fahrbahnbeläge im Straßenhauptnetz

- Splittmastixasphalte (SMA 8, SMA 11)
- nicht geriffelter Gussasphalt
- Pflaster



Deutschland

Polen

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

BAB A 4	Bundesautobahn
B 99	Bundesstraße
S 125	Staatsstraße
K 6334	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

Abbildung 2b

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
 Mobilität - Umwelt - Verkehr





Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

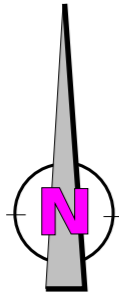
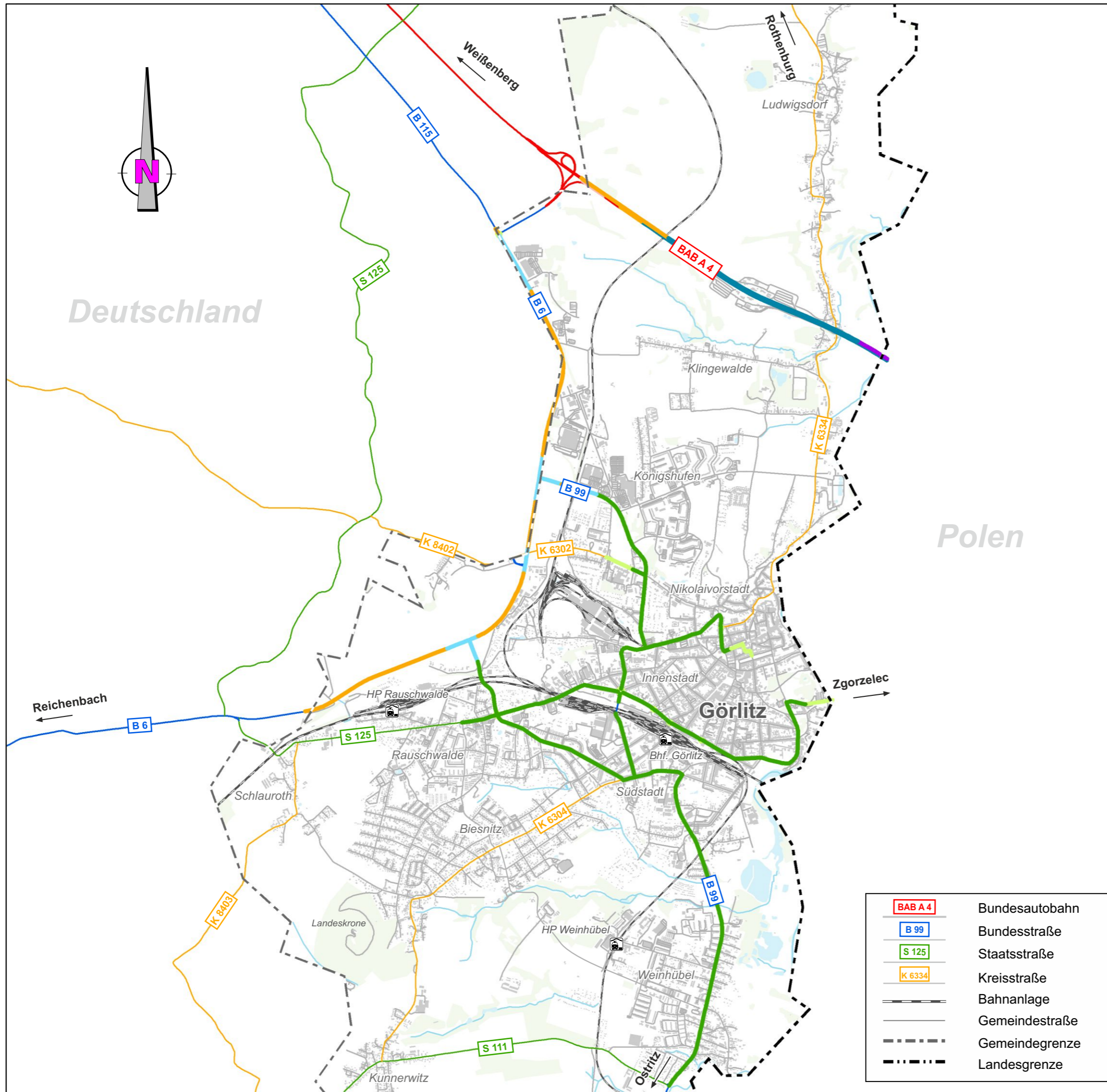
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz zum Kartierungszeitpunkt 2022

Zulässige Geschwindigkeit

- 30 km/h
- 50 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h
- 120 km/h
- 130 km/h

Hinweis: Dargestellt ist die generell zulässige Höchstgeschwindigkeit ohne Ausnahmen, wie bspw. vor Schulen oder Pflegeeinrichtungen.

Karteninhalte
Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten
Openstreetmap.org



Deutschland

Polen

- BAB A 4 Bundesautobahn
- B 99 Bundesstraße
- S 125 Staatsstraße
- K 6334 Kreisstraße
- Bahnanlage
- Gemeindestraße
- Gemeindegrenze
- Landesgrenze

Abbildung 2c

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



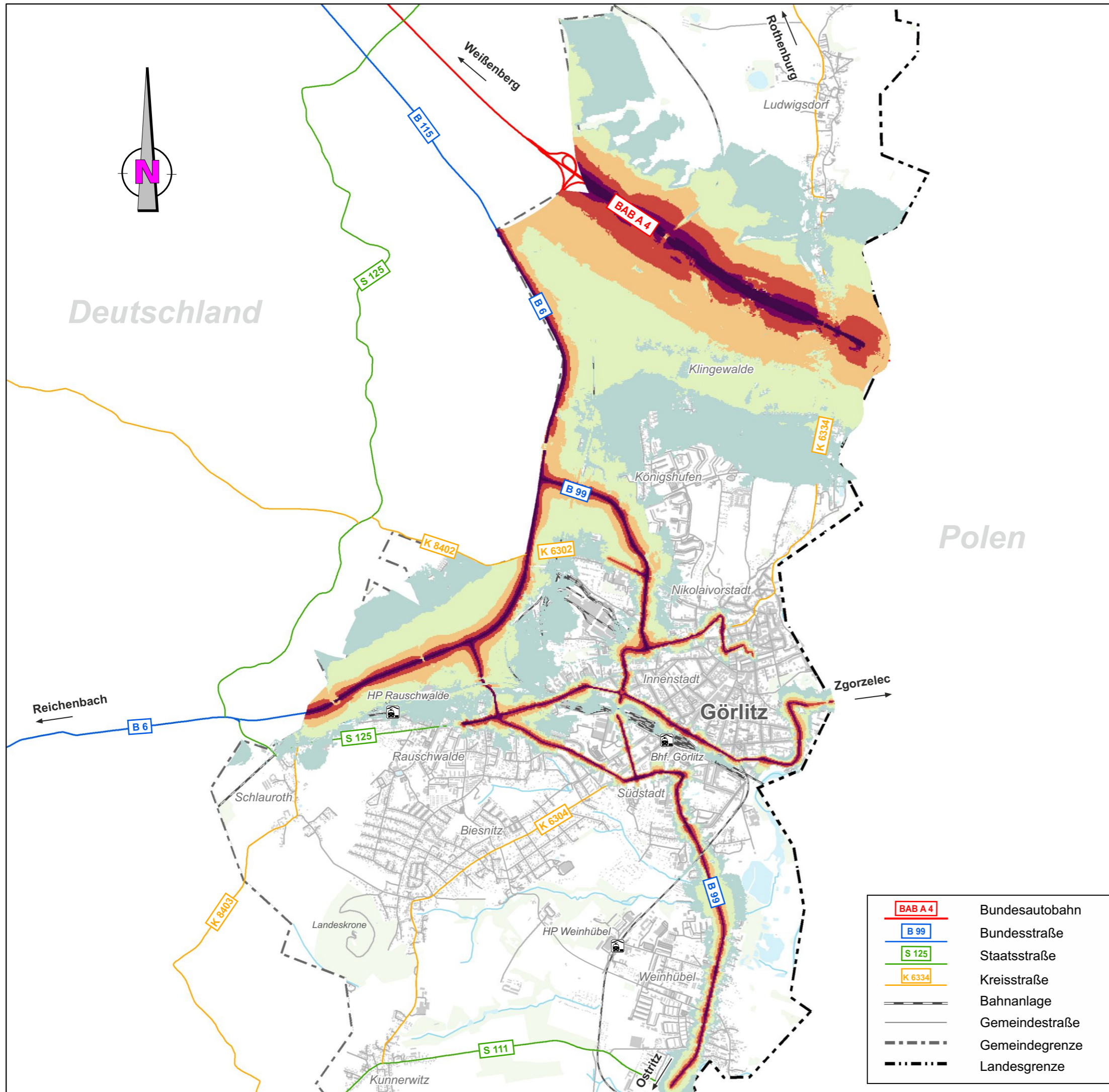


Lärmindex Straßenverkehr L_{DEN}

Ergebnisse der Lärmkartierung im Hauptverkehrsstraßennetz L_{DEN} - 24h-Pegel

L_{DEN} - 5dB(A)-Klassen

- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)



Polen

Deutschland

BAB A 4	Bundesautobahn
B 99	Bundesstraße
S 125	Staatsstraße
K 6334	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Abbildung 3a



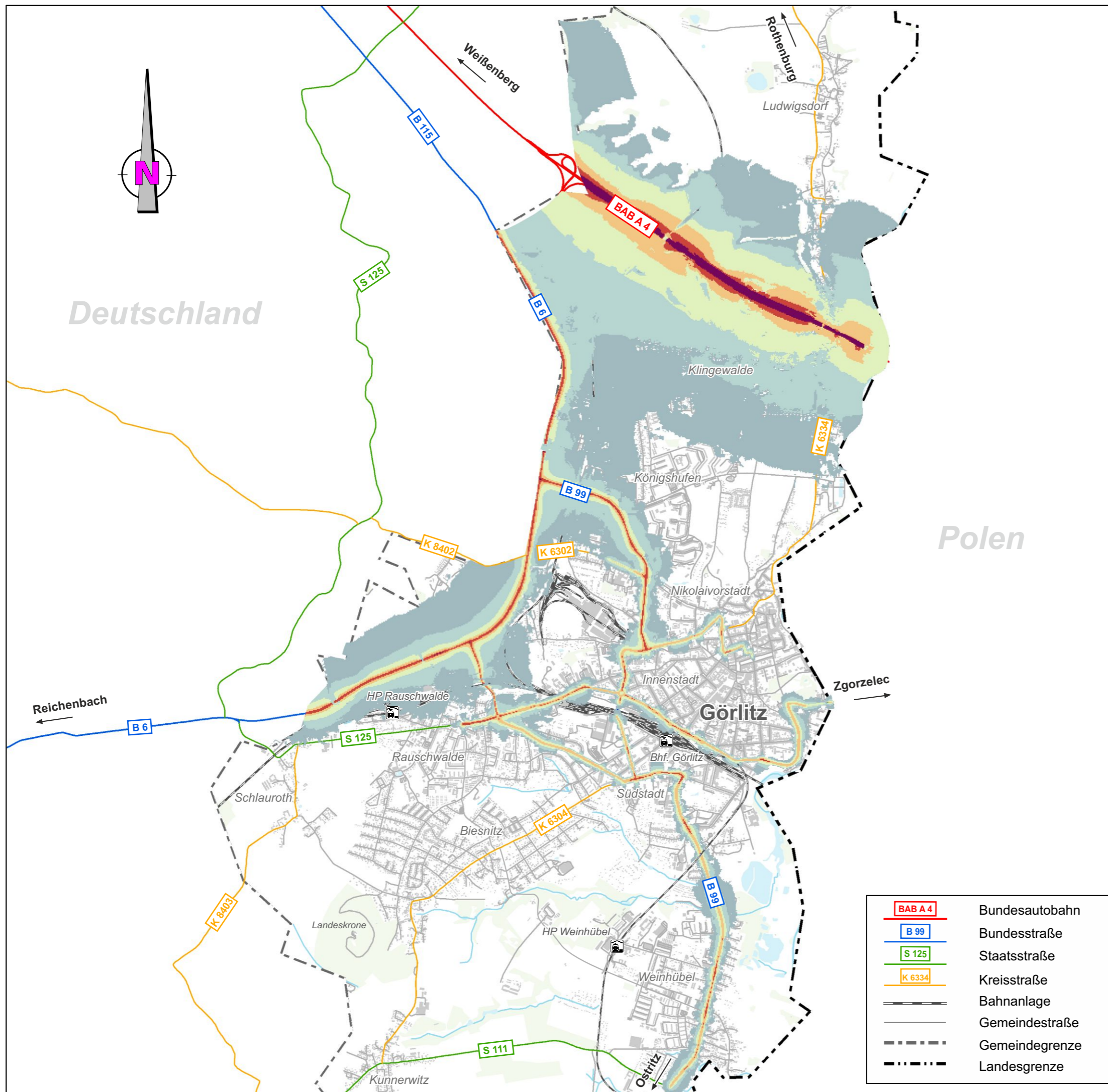


Lärmindex Straßenverkehr L_{NIGHT}

Ergebnisse der Lärmkartierung im Hauptverkehrsstraßennetz
 L_{NIGHT} - Nachtpegel 22 - 6 Uhr

L_{NIGHT} - 5dB(A)-Klassen

- ab 45 bis 49 dB(A)
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)



Polen

Deutschland

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

BAB A 4	Bundesautobahn
B 99	Bundesstraße
S 125	Staatsstraße
K 6334	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

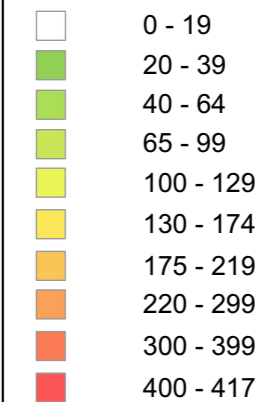
Abbildung 3b





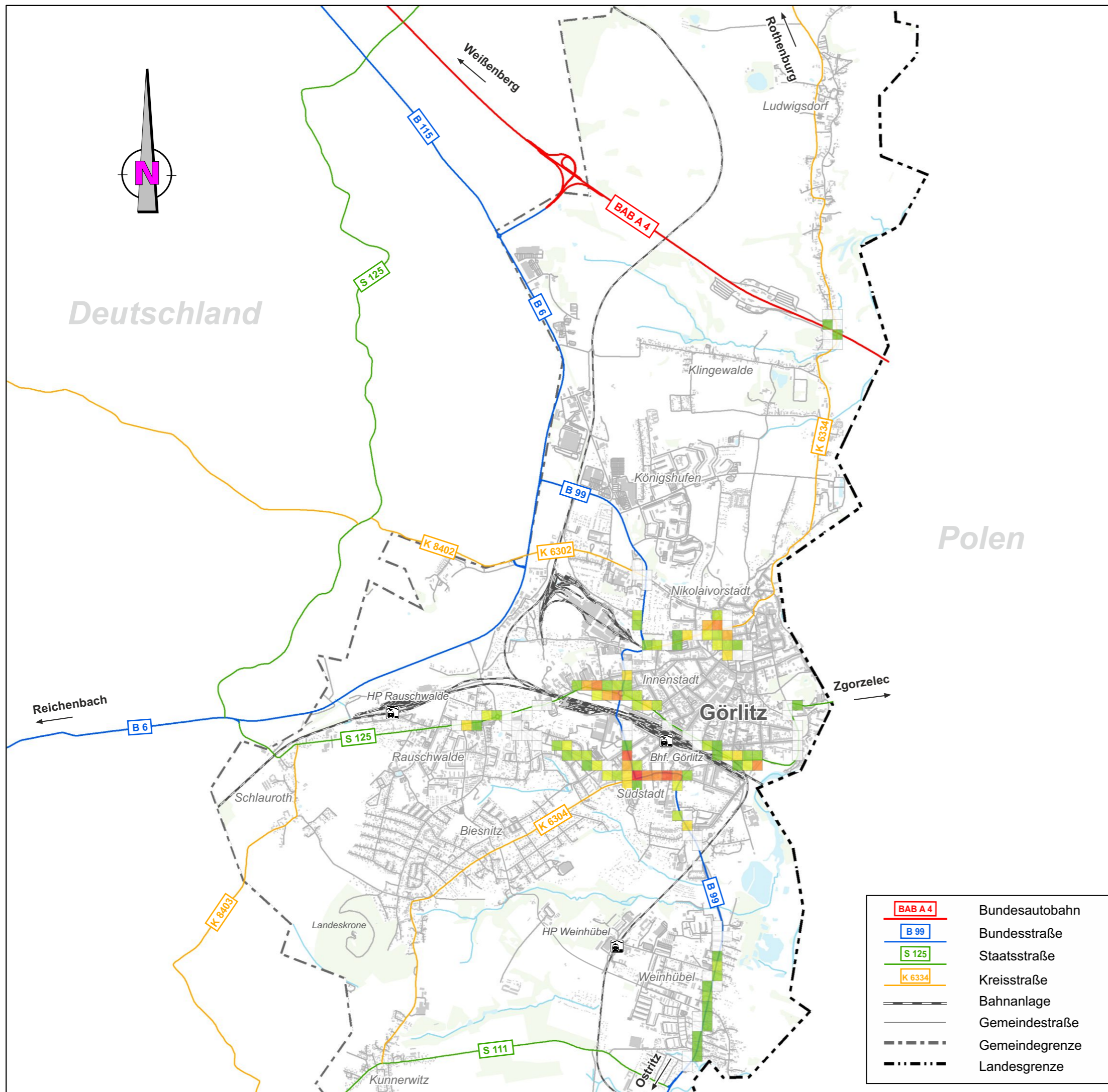
Lärmkennziffer Straßenverkehr und Lärmschwerpunkte (L_{Night})

Lärmkennziffer Straßenverkehr und Lärmschwerpunkte im Nachtzeitraum 22 - 6 Uhr



Berechnung: $LKZ = \sum \text{Einwohner} * (L - G)$
 LKZ: Lärmkennziffer
 L: Lärmbelastung
 G: Bezugswert von 55 dB(A)

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten
 Openstreetmap.org



	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

Abbildung 3c



Realisierte/ in Umsetzung befindliche Lärmschutzmaßnahmen

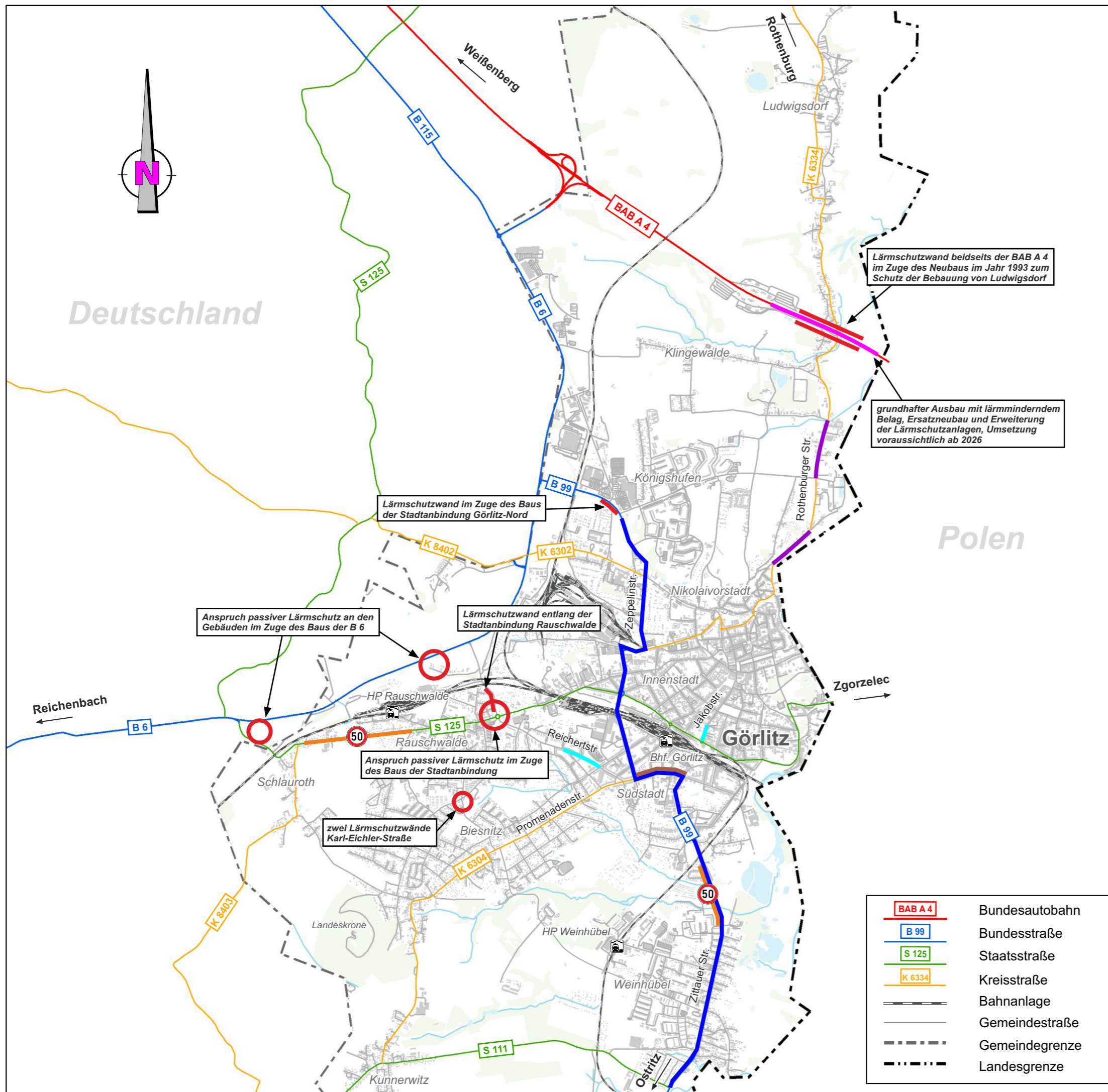
Lärmaktionsplan 2013/ 2018

- Ersatz von Pflasterbelägen durch Asphaltbelag umgesetzt
- Sanierung der Fahrbahndecke umgesetzt
- Einsatz lärmarmen Beläge bei Erneuerungsmaßnahmen im Hauptnetz
- Geschwindigkeitsbegrenzungen im Straßenhauptnetz

Lärmvorsorge und Lärmsanierung

- Maßnahmen der Lärmvorsorge nach 16. BImSchV umgesetzt
- Maßnahmen der Lärmvorsorge nach 16. BImSchV in Planung
- freiwillige Lärmsanierung an Bundesstraßen gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie 97

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten
 Openstreetmap.org



	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

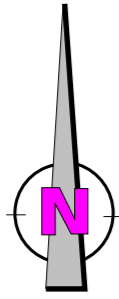
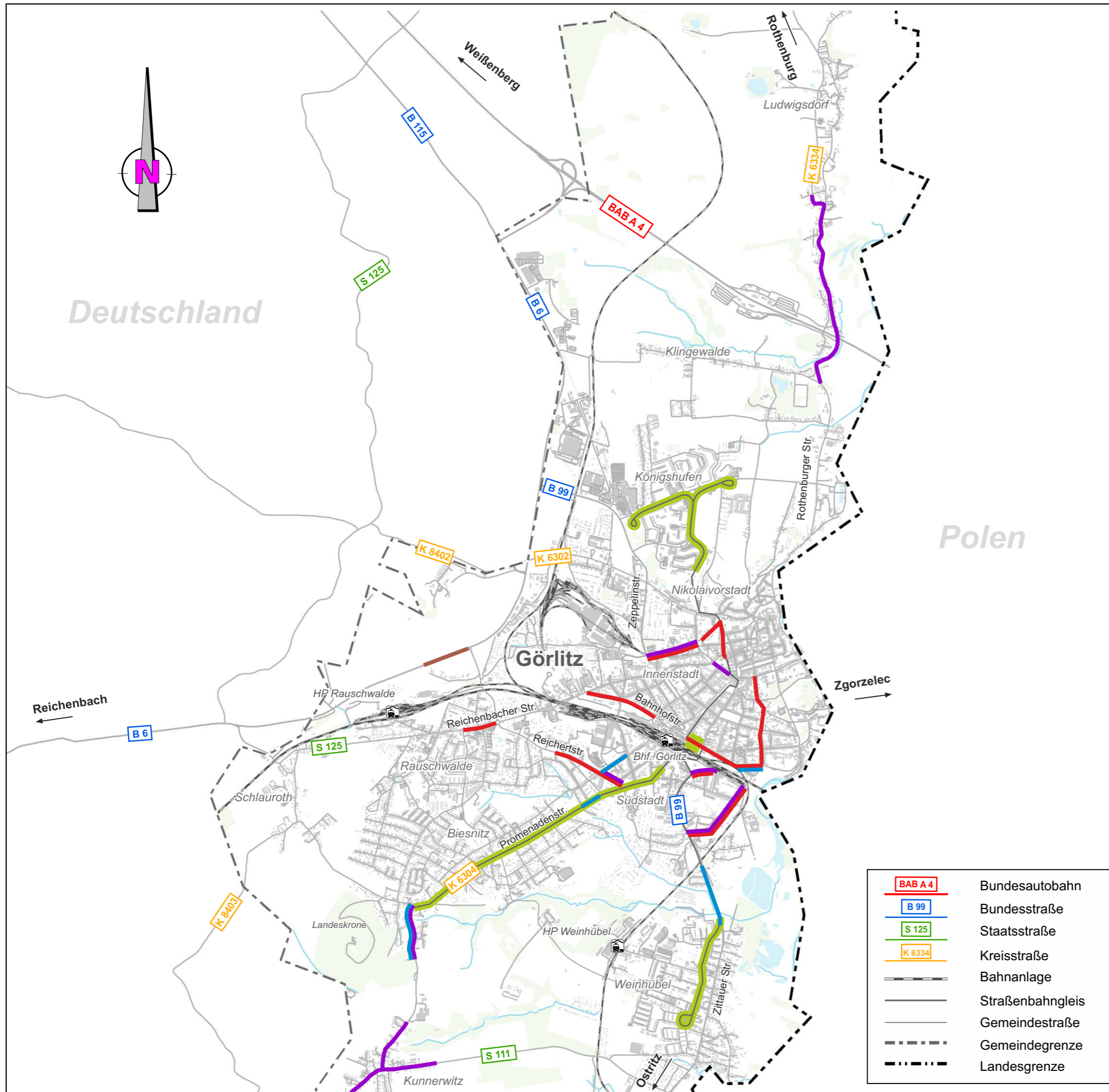
Abbildung 4





Ortskonkrete Maßnahmen des LAP 2024

- Maßnahme 2: Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptstraßennetz (Tempo 30 nachts)
- Maßnahme 3: Sanierung/Erneuerung der Fahrbahndecke
- Maßnahme 5: Einsatz von Rasengleisen
- Maßnahme 8: Ermittlung von erhöhten Geschwindigkeiten und/oder Schleichverkehren
- Maßnahme 10: Prüfung der Lärmentwicklung an der B 6, Höhe Stadtgrabensiedlung



Deutschland

Polen

BAB A 4	Bundesautobahn
B 99	Bundesstraße
S 125	Staatsstraße
K 6334	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Straßenbahngleis
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

Karteninhalte
 Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Abbildung 5



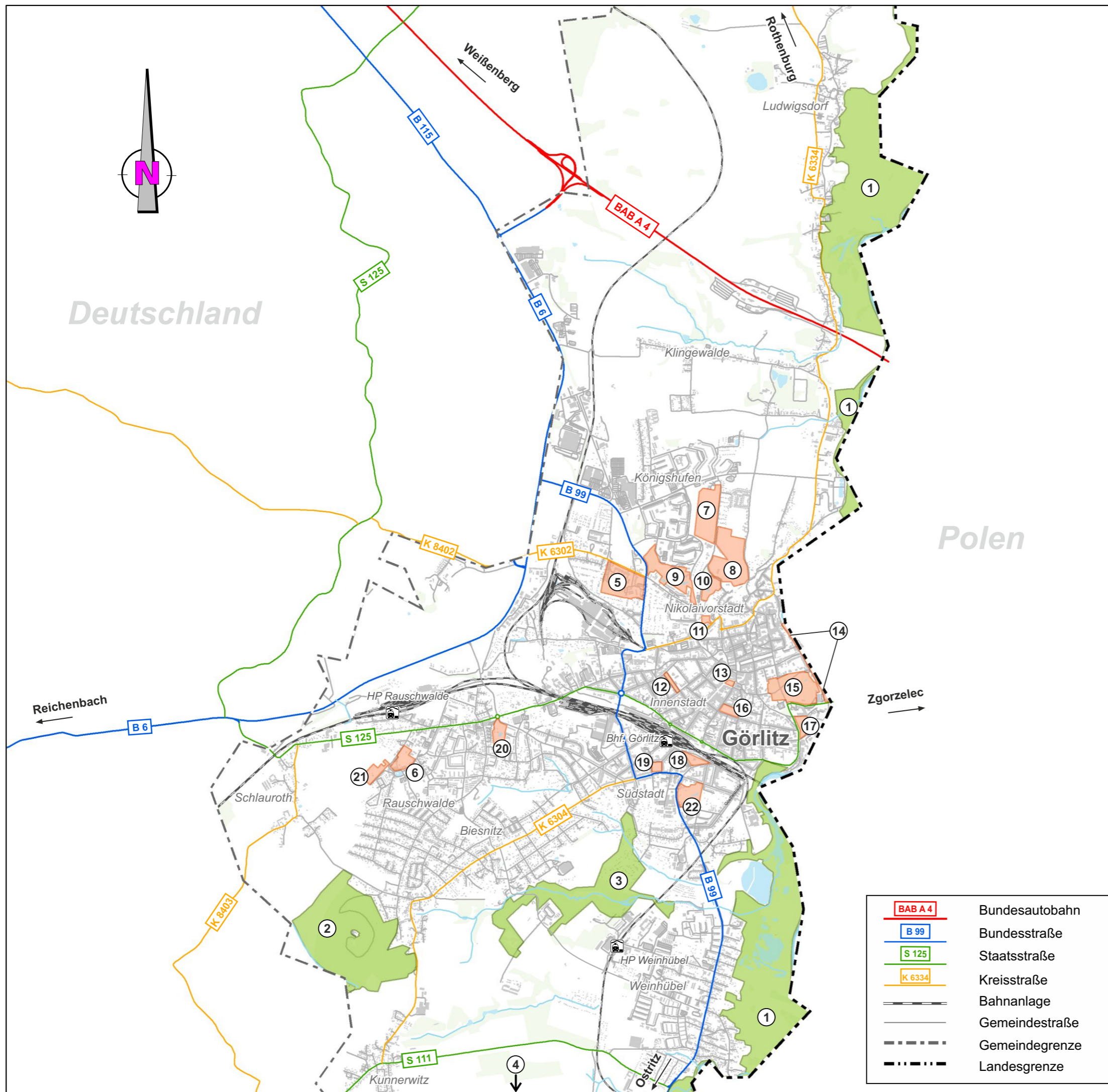


Gebiete mit besonders sensibler Nutzung („Ruhige Gebiete“)

Darstellung der Bereiche mit Erholungsfunktion, die vor einer Zunahme der Lärmbelastung geschützt werden sollen.

- Ruhige Landschaftsräume**
 - 1 Grünzug Neißetal
 - 2 Landeskrone und nähere Umgebung
 - 3 Grünzug Loenscher Park - Kreuzkirchenpark - Sonnenland
 - 4 Berzdorfer See (See inkl. Rundweg und ruhigeres Westufer)
- Stadtoasen**
 - 5 Städtisches Klinikum Görlitz
 - 6 St.-Carolus-Krankenhaus
 - 7 Neuer Friedhof
 - 8 Alter Friedhof
 - 9 Park Kidrontal
 - 10 Ölberggarten
 - 11 Pontepark
 - 12 Lutherplatz
 - 13 Postplatz
 - 14 Uferpark und -promenade
 - 15 Stadtpark
 - 16 Wilhelmsplatz
 - 17 Park des Friedens
 - 18 Sattigplatz
 - 19 Sechsstädteplatz
 - 20 Am Birkenwäldchen
 - 21 Friedhof Rauschwalde
 - 22 Naturschutz Tierpark

Karteninhalte
Lärmkartierung: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (LfULG)
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten
Openstreetmap.org



BAB A 4	Bundesautobahn
B 99	Bundesstraße
S 125	Staatsstraße
K 6334	Kreisstraße
	Bahnanlage
	Gemeindestraße
	Gemeindegrenze
	Landesgrenze

Abbildung 6

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen und Hinweise aus der öffentlichen Auslegung

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
01 – Stadtgebiet allgemein (persönlich, Niederschrift)		
01-01	(F) Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nach Umsetzung zu kontrollieren.	Die Prüfung/Kontrolle der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten ist bereits Bestandteil der Maßnahme M8, weitere Abschnitte können bei entsprechenden Auffälligkeiten/Meldungen ebenfalls betrachtet werden. Die Forderung wird bereits beachtet.
01-02	(F) Einbau von Streifen mit glatter Rolloberfläche in Reifenbreite an Straßen mit historischem Pflasterbelag auf sämtlichen Altstadtstraßen (Weberstraße, Weißstraße, Langenstraße, etc.) sowie Goethestraße (Ostseite). Beispielhaft bereits umgesetzt in der Brüderstraße. Derartige Streifen innerhalb einer ansonsten gepflasterten Straße haben m.E. nicht nur eine drastische Geräuschkürzung zur Folge, sondern ggf. auch eine freiwillige Temporeduzierung und evtl. geringerer Kraftstoffverbrauch / geringere Abgasbelastung. Dem denkmalpflegerischen Aspekt wäre ebenfalls weitgehend Genüge getan. (Mir ist bewusst, dass diese Umsetzung mit Kosten verbunden sind.)	Der Austausch des Pflasterbelages in der Goethestraße ist bereits Bestandteil des LAP (vgl. Maßnahme M3). Die benannten Straßen der Altstadt wurden aufgrund geringerer Verkehrsmengen nicht kartiert. Da ein Großteil der Altstadt-Straßen erst in den zurückliegenden Jahren denkmalgerecht saniert wurde, ist eine Neugestaltung dieser Straßen kurz- bis mittelfristig nicht zu erwarten. Ferner sind geschwindigkeitsreduzierende Wirkungen durch die vorgestellten Maßnahmen oder anderweitige Belagswechsel nicht zu erwarten. Die allgemeine Beschreibung zur Maßnahme M3 wird jedoch um die generelle Prüfung im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten ergänzt. Die Forderung wird teilweise berücksichtigt.
01-03	(F) Begrünung von Straßenbahngleisen (Königshufen, Promenadenstraße, Postplatz).	Der Einsatz von Grüngleisen ist bereits Bestandteil des LAP (vgl. Maßnahme M5), Königshufen wird explizit benannt (Forderung wird bereits berücksichtigt). Die Promenadenstraße wird in der Maßnahme M5 ergänzt (Forderung wird berücksichtigt). Am Postplatz kommen Grüngleise aufgrund der Integration in das Ensemble als Stadtplatz im Zuge der erst kürzlich erfolgten Bau- und Sanierungsmaßnahmen aktuell nicht infrage (Forderung wird nicht berücksichtigt).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
01-04	(F) Errichtung/Anordnung von Radverkehrsanlagen auf Schulwegen. Wartung von Radwegen und Markierungen von Radverkehrsführungen. Anlage von Kreisverkehrsplätzen mit Radverkehrsanlagen ähnlich der Vorgehensweise in versch. Nachbarländern – benannt werden Niederlande, Dänemark und Frankreich.	Die Förderung des Radverkehrs dient grundsätzlich der Lärminderung. Anordnung und Betrieb bestimmter Radverkehrsanlagen, insbesondere abseits der in den technischen Regelwerken gängigen Lösungen, sind jedoch nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Der Hinweis wird weitergeleitet.
02 – K 6304 Friedersdorfer Straße (per E-Mail)		
02-01	(H) wie wir in unserem Gespräch bezüglich Straßenlärm an der Friedersdorfer Straße in Görlitz uns einig waren das der sehr schlechte Straßenzustand ein entscheidender Faktor für die Entstehung des Straßenlärms ist. Weitere Faktoren sind der immer mehr zunehmende Verkehr auch Schwerlastverkehr auf dieser ehemaligen Dorfstraße die in keinster Weise den heutigen Anforderungen gerecht wird. Von Seiten der Sicherheit eine " tickende Zeitbombe" es sind keine Fußwege vorhanden, Kinder nutzen die Straße als Schulweg egal ob als Fußgänger oder Radfahrer weiterhin gibt es keine Kontrollen über die Einhaltung der Geschwindigkeit von 30 km/h, es wird hier sehr, sehr oft gerast , durch fehlende Kontrollen, die Leute die jeden Tag die Straße nutzen wissen das. Ein Wunder das es bis jetzt noch nicht zu einen tödlichen Unfall gekommen ist.	Die Hinweise zum Zustand der Friedersdorfer Straße sowie potentiell überhöhten Geschwindigkeiten werden bereits berücksichtigt (vgl. Maßnahmen M3 und M8).
02-02	(F) Meine Anregungen, zumindest den Straßenlärm etwas einzudämmen wären: Da man ja schon im Scheitelpunkt der Kurve Richtung Kunnerwitz die" erlösende 50 km/ h" sieht wird auf das Gaspedal getreten, zum großen Teil in Formel 1 Manier. Das Schild 50 km/h muss nicht schon ca. 100 m vor dem Ortsausgang stehen. Ab dem Ortsausgang kann ja wieder schnell gefahren werden und weiter hin würde es bedeutend zur Sicherheit für Radfahrer beitragen die auf den Radweg von Kunnerwitz kommend die Straße kreuzen müssen um auf der richtigen Straßenseite weiter zu fahren. Ich habe schon einige heikle Situationen erlebt das z. B. Kinder sind weiter entgegen dem Verkehr auf der falschen Seite gefahren wo es manchmal mächtig eng wurde den wie schnell macht mal ein Kind einen Schlenker. Ich bitte dies mal auch im Sinne der Menschen die nicht mit dem Auto unterwegs sind zu überdenken oder sich das selbst anzusehen.	Die Friedersdorfer Straße wurde nicht kartiert. Zur Reduzierung auf Tempo 30 bestehen hier keine hinreichenden Grundlagen im Sinne des Lärmschutzes. Eine Prüfung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit scheint jedoch angezeigt, da auch im verbleibenden Tempo 50-Abschnitt keine Gehwege vorhanden sind. Die Forderung wird grundlegend unterstützt und weitergeleitet.
03 – K 6334 Christoph-Lüders-Straße (per E-Mail)		
03-01	(H) Mit Interesse habe ich den Artikel zum Lärmaktionsplan 2024 gelesen. Als Anwohner der Christoph-Lüders-Str. [...] fühle ich mich seit längerer Zeit vom Verkehrslärm sehr gestört. Gerade in der warmen Jahreszeit ist es nicht möglich, Abends das Fenster zu öffnen. Die Ampel an der Ecke Teichstraße/Hohe Straße scheint ein beliebter Spot für die Tuninggemeinde zu sehen, hochdrehende Motoren sind an der Tagesordnung.	Die Kontrolle unnötig lärmenden Verhaltens unterliegt der Ordnungsbehörde. Der Hinweis wird weitergeleitet.
03-02	(F) Zudem ist die Christoph-Lüders-Straße baulich in einem sehr schlechten Zustand, so das man definitiv über Tempo 30 nachdenken sollte. Die Anwohner werden es Ihnen danken	Die Christoph-Lüders-Straße (Zeppelinstraße bis Pontestraße) wird in Maßnahme M2 (Prüfung Tempo 30 nachts) sowie in Maßnahme M3 (Fahrbahnsanierung) aufgenommen. Die Forderung wird berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
04 – B 99 Zittauer Straße (per E-Mail)		
04-01	<p>(H) ich möchte auch zur Lärmaktionsplanung beitragen, indem ich den Weinberg (Zittauer Str.) messen lassen möchte. Es fahren unter anderem vollgeladene Laster mit riesigen Holzstämmen mehrmals am Tag hier entlang. Zurück kommen sie dann leer mit klappernden Kettengerassel. Warum können diese Laster nicht gleich über Polen zum Holzhandel nach Kodersdorf fahren? Die neue ‚50km/h‘ wird auch nicht eingehalten oder selten. Bei nässender Fahrbahn ist es am Schlimmsten. Die Rollgeräusche hören wir durchs geschlossene Fenster. Ab 4.00 Uhr müssen wir das Schlafzimmerfenster schließen, weil es total nervig ist mit diesem Autokrach zu leben. Im Sommer schläft man da fast gar nicht mehr!!!! Ich habe echt schon überlegt hier wegzuziehen wegen diesem Krach aber als Hauseigentümer überlegt man sehr stark, ob sich das lohnt.</p> <p>(F) Deshalb meine dringende Bitte, diese Straße nochmals gründlich zu überprüfen, bzw. das Schallpegelmessgerät einen bestimmten Zeitraum auf unserer Seite aufzubauen und nicht nur 1 TAG.</p>	<p>Pegelmessungen sind nicht Bestandteil der Lärmkartierung und daher nicht zur Bewertung der Lärmsituation heranzuziehen. Die Schallbelastung ist gemäß BImSchG zu berechnen. Den Berechnungen liegen wissenschaftliche Untersuchungen zugrunde (bspw. durch bestimmte Fahrbahnbeläge emittierte Schallpegel), sodass Einzelmessungen auch keinen Mehrwert bieten.</p> <p>Zur Anordnung von Tempo 50 im benannten Abschnitt siehe auch lfd. Nr. T06-02. Die Forderung wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Bzgl. der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird der Abschnitt jedoch in Maßnahme M8 aufgenommen.</p>
05 – Sattigstraße (per E-Mail)		
05-01	<p>(H) mit Interesse habe ich den Artikel über Lärmvermeidung im Niederschlesischen Kurier gelesen. Auch wenn ich nicht glaube, dass Sie mein Problem interessiert bzw. überhaupt in Ihr Resort fällt, möchte ich mich trotzdem kurz dazu äußern. Ich bin Anwohnerin der Bahnhofstraße. Ich wohne unmittelbar neben der Seniorenresidenz und parallel zur Sattigstrasse. Als wir vor 16 Jahren in das Haus gezogen sind war uns natürlich klar, dass wir mit einem gewissen Lärmpegel rechnen müssen. Hätten wir allerdings geahnt, was wir in den folgenden Jahren für diverse Baumaßnahmen ertragen müssen, hätten wir unseren Umzug vielleicht noch einmal überdacht.</p>	<p>Die Lärmbelastung durch bauliche Maßnahmen liegt nicht primär im Aufgabenfeld der Lärmaktionsplanung. Die hierbei zulässigen Lärmbelastungen sind im BImSchG i.V.m. 32. BImSchV geregelt. Unzulässige Belastungen (bspw. Lautstärke oder Betriebszeiten) sind dem jeweiligen Vorhabenträger anzuzeigen.</p>
05-02	<p>(F) Man hat uns Anliegern wirklich viel zugemutet, aber was uns von Seiten der Bahn nach wie vor zugemutet wird, ist schon grenzwertig. Egal zu welcher Tageszeit, egal ob in der Woche oder am Wochenende, ständig werden irgendwelche Züge/ Triebwagen mit laufendem Motor abgestellt. Der Lärmpegel ist nicht unerheblich und was da in die Umgebung ausgestoßen wird sicher auch eine Überlegung wert. Mir ist durchs bewusst, dass die Bahn bzw. die anderen Betreiber ihre eigenen Regeln haben, trotzdem denke ich, dass man dem Treiben mal endlich einen Riegel vorschieben sollte, im Interesse der Anwohner aber auch der Umwelt, die ja so sehr in aller Munde ist. Vielleicht können Sie sich auch diesem Thema mal widmen, oder es in den entsprechenden Ausschuss bringen.</p>	<p>Der Handlungsspielraum der Stadt Görlitz ist in diesem Fall begrenzt. Die Forderung wird im Rahmen des LAP Görlitz daher nicht direkt berücksichtigt. Es erfolgt jedoch eine Weiterleitung mit dem Ziel, über eine Kontaktaufnahme mit der Deutschen Bahn AG, dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz Niederschlesien (ZVON) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen Möglichkeiten zur Lärmminde- rung zu eruieren.</p>
06 – S 125 Schillerstraße (per E-Mail)		
06-01	<p>(H) nach Einsichtnahme in den ausgelegten Lärmschutzplan und die darin vorgesehenen Maßnahmen habe ich für die Schillerstraße lediglich eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h feststellen können. Diese minimale Veränderung zum jetzigen Zustand halte ich für völlig unzureichend und fordere Sie hiermit auf, den Plan an dieser Stelle noch einmal zu überdenken und gegebenenfalls zu ändern.</p>	<p>Die im LAP festgelegte Konzentration auf den Nachtzeitraum erfolgt aufgrund des für die Gesundheit besonders wichtigen Nachtschlafs. Die nachfolgenden Hinweise werden geprüft.</p>

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
06-02	<p>(H) Durch die derzeitige Verkehrsführung hat die Lärmbelastung in den zurückliegenden 20 Jahren (Osterweiterung der EU) ständig und erheblich zugenommen und es besteht auch keinerlei Aussicht, dass sich dieser Zustand ohne umfangreichere Maßnahmen ändern wird. Die Schillerstraße ist in der vorautomobilen Zeit als innerstädtische Wohnstraße beiderseitig durchgehend mit 4 bis 5 stöckigen Wohnhäusern geplant und bebaut worden. Für eine Verkehrsbelastung im heutigen Umfang sind das naturgemäß die schlechtesten Voraussetzungen. Die Lärmwellen können hier, ähnlich einem Tunnel, nirgendwohin ausweichen und werden dadurch erheblich verstärkt. Sowohl in der Bahnhofstr. wie auch in der Kahlbaumallee ist die Bebauung nicht so geschlossen und durch die vorhandenen hohen Bäume wird der Verkehrslärm ebenfalls gemildert. Außer dem Lärm leidet die Schillerstraße auch noch durch die einseitige Bevorteilung des Autoverkehrs, dem hier offensichtlich die höchste Priorität eingeräumt wird, durch das Nichtvorhandensein von Fahrradwegen die auf beiden zuführenden Straßen existieren. Die Radfahrer weichen dadurch gezwungenermaßen immer mehr auf die Gehwege aus. Die vorhandenen Parkplätze, die nach meiner Kenntnis, mangels einer zeitlichen Beschränkung, überwiegend von Dauerparkern benutzt werden, sollten bei einer möglichen Neuplanung der Schillerstraße auch auf dem Prüfstand stehen. Hinter den historischen Häusern sind eine erhebliche Anzahl von Parkplätzen für die Anwohner angelegt und unter der moderneren Bebauung von Nr. 18 - 20 besteht eine sehr große Tiefgarage, deren Plätze auch von vielen Anwohnern anderer Häuser genutzt werden, da besonders die älteren Bewohner im "betreuten Wohnen" ihre Plätze oft mangels eines eigenen Autos nicht nutzen. Ich hoffe, dass die Schilderung der Ist-Situation Sie zu einem Nachdenken anregen wird.</p>	<p>Die örtlichen Gegebenheiten (enge Wohnbebauung, Verkehrsmengen, etc.) werden bei den Berechnungen in der Lärmkartierung beachtet und spiegeln sich u.a. in der Darstellung der Lärmkennziffer (Abbildung 3c) wider. Zum Weiteren siehe fachtechnische Stellungnahme zu lfd. Nr. 06-03.</p>
06-03	<p>(F) Als betroffener Anwohner habe ich mir natürlich auch Gedanken gemacht, wie eine mögliche Veränderung erreicht werden könnte. In der Sächsischen wurde kürzlich, anlässlich der Neuwahl, der Bürgermeister von Zgorzelec zitiert, der sich schon seit 20 Jahren eine zweite Weiße-Brücke im Norden der Europastadt wünscht. Wäre sie gebaut worden, hätten wir die jetzige Situation nicht in diesem Ausmaß. Bis es soweit ist, muss also ein anderer Weg gefunden werden. Mein Vorschlag wäre die Verkehrsbelastung zu halbieren und die Schillerstr. zur Einbahnstr. in Richtung Bahnhofstr. zu ändern. Der Verkehr Richtung Zgorzelec könnte auf die Südseite der Bahn durch die Sattigstraße geführt werden, wie man es bei der Buslinie B nach der Fertigstellung der Blockhausbrücke gemacht hat. Eine Verteilung des Durchgangsverkehrs auf beide Seiten der Bahn würde auch das Abbiegen von der Konsul- und der Augustastr. auf die Bahnhofstr. erleichtern. Damit wäre dann auch ein Radverkehr möglich. Sollte sich dieser Vorschlag nicht realisieren lassen, erhebe ich als Betroffener hiermit die Forderung ganztätig eine 30 km/h Begrenzung für die Schillerstr. zu erlassen und in Zukunft eine dauerhafte Feinstaubmessung zu veranlassen, da wir hier in dieser Straße mittlerweile auch zusätzlich zum Lärm mit erheblichem Straßenstaub berieselt werden. Da mit Vernunft und Rücksichtnahme nicht bei allen Fahrern zu rechnen ist, bitte ich in diesem Fall schon im Vorfeld um eine automatische Geschwindigkeitsanzeige und Last not Least um ein Überholverbot. Vielleicht können Sie sich das nicht vorstellen, aber hier gibt es tatsächlich Autofahrer, die wie magisch von der grünen Ampel am Ende der Straße angezogen werden wenn sie aus der Bahnhofstr. einbiegen, voll beschleunigen und auch noch versuchen zu überholen. Ich würde mich sehr freuen, wenn meine Einwendungen zum Lärmschutz eine Berücksichtigung finden.</p>	<p>Eine Teilverlegung des Verkehrs auf die Sattigstraße widerspricht zunächst dem Ziel der Verkehrs-bündelung auf den Hauptachsen und würde die Anzahl der vom Straßenlärm Betroffenen zusätzlich erhöhen. Die Abwägung zu möglichen Verbesserungen der Bedingungen für den Radverkehr sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit kann nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung geleistet werden. Eine Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Görlitz unter Beachtung der Belange des Lärmschutzes, des Radverkehrs sowie des ruhenden Verkehrs wird ange-regt. Der Forderung nach Tempo 30 ganztags wird aufgrund der generellen Konzentration auf den für die Gesundheit besonders wichtigen Nachtschlaf im LAP 2024 nicht nachgekommen. Jedoch wird die Schillerstraße in Maßnahme M8 zur Prüfung über die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgenommen.</p>

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
07 – B 6 Ortsumgehung (per E-Mail)		
07-01	<p>(F) Ich möchte mich als erstes für das Zuhören unserer Anliegen und die Informationen am 09.04.24 bedanken.</p> <p>Anbei erhalten Sie ein Video aus meinem Garten heraus, was verdeutlichen soll, was auf der B6 passiert/los ist sobald Sperrungen des Tunnels erfolgen.</p> <p>Es wurden bei den zugrundeliegenden Zählungen für die Stadtgrabensiedlung/B6 täglich 15.000 Autos angegeben. Hier sollte man auch beachten, dass LKWs viel mehr Lärm verursachen als PKWs. Ich möchte mir gar nicht ausmalen was die nächsten Monate/Jahre aufgrund der Sperrungen auf uns drauf zu kommt. Ich bitte Sie erneut um Prüfung, ob nicht doch Maßnahmen zur Senkungen des Lärmes erfolgen können.</p>	<p>Der Anteil des Schwerverkehrs wird (in weitere Fahrzeugklassen unterteilt) bereits in den Berechnungen der Lärmkartierung beachtet.</p> <p>Die Forderung wird im Rahmen des Handlungsspielraums der Stadt Görlitz beachtet (vgl. fachtechnische Stellungnahme zu lfd. Nr. 08-01).</p>
08 – Stadtgrabensiedlung/ B 6 Ortsumgehung (per Post)		
08-01	<p>(F) Wir wenden uns heute nochmal an Sie, um unsere Probleme und Bedenken zum Lärmaktionsplan der Stadt Görlitz vorzubringen. Einige Anwohner unserer Siedlung waren deshalb bereits bei der Präsentationsveranstaltung am 09.04.24 zu Gesprächen in Ihrem Amt.</p> <p>Heute möchten wir Sie konkret fragen, welche Maßnahmen erstellt werden, um den Verkehrslärm der Bundesstraße 6 zwischen den letzten Häusern der Stadtgrabensiedlung bis zur Ampelkreuzung Wiesbadener Straße zu verringern.</p> <p>Wir haben bei der o.g. Veranstaltung nicht nur kritisiert, sondern auch Lösungsvorschläge erbracht, z.B. Beschilderung Geschwindigkeitsbegrenzung als Lärmschutz 50 km/h.</p> <p>Trotz der von Herrn Kunstmann und dem Vertreter des anwesenden Ingenieurbüros gut erklärten Problemen bei der Umsetzung zum Lärmschutz erwarten wir eine annehmbare Lösung für unsere Siedlung, auch um eine bessere Lebensqualität zu erreichen</p> <p><i>Anhang: Unterschriftenliste (13 Personen)</i></p>	<p>Seit Fertigstellung der B 6 Ortsumgehung sind augenscheinlich zunehmend/häufiger Umleitungsverkehr, insbesondere im Zuge von Sperrungen der Bundesautobahn A 4, zu verzeichnen. Im Rahmen geplanter Bau- sowie Wartungsarbeiten ist dies auch künftig nicht auszuschließen. Zudem wurde die bestehende Heckenbepflanzung neben der Fahrbahn kürzlich stark zurückgeschnitten. Zuständig ist jedoch das LASuV, weshalb der Handlungsspielraum der Stadt begrenzt ist.</p> <p>Aus den o.g. Gründen wird eine Maßnahme M10 „Prüfung der Lärmentwicklung an der B 6, Höhe Stadtgrabensiedlung“ im LAP aufgenommen. Im Rahmen der Maßnahme M10 sollen in Zusammenarbeit mit dem Baulastträger bisherige und künftige Verkehrsentwicklungen sowie nach Möglichkeit geeignete Maßnahmen geprüft werden.</p>
09 – Stadtgrabensiedlung/ B 6 Ortsumgehung (Öffentlichkeitsveranstaltung, vier Personen)		
09-01	<p>(H) Sträucher an der B 6 auf Seite der Stadtgrabensiedlung wurden entfernt/zurückgeschnitten. Seitdem wird der Lärm stärker wahrgenommen.</p>	<p>Der Hinweis wird im Rahmen des Handlungsspielraums der Stadt Görlitz beachtet (vgl. fachtechnische Stellungnahme zu lfd. Nr. 08-01).</p>
09-02	<p>(H) Es wird eine Verkehrszunahme und damit verbundenen erhöhter Lärm wahrgenommen. Dies gilt insbesondere bei Umfahrvorkehrern über die B 6 aufgrund von Stau/Bauarbeiten auf der Autobahn.</p>	<p>Der Hinweis wird im Rahmen des Handlungsspielraums der Stadt Görlitz beachtet (vgl. fachtechnische Stellungnahme zu lfd. Nr. 08-01).</p>

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
09-03	(F) Es wird Ersatz der Bepflanzung gefordert. Ferner werden weitere Maßnahmen gefordert, um den Verkehrslärm zu reduzieren, bspw. Reduzierung auf 50 km/h auf Höhe der Stadtgrabensiedlung, Lärmschutzwände, zusätzliche Bepflanzung, etc.	Die Forderung wird im Rahmen des Handlungsspielraums der Stadt Görlitz beachtet (vgl. fachtechnische Stellungnahme zu lfd. Nr. 08-01).
10 – Biesnitzer Straße/Promenadenstraße (Öffentlichkeitsveranstaltung, zwei Personen)		
10-01	(F) Forderung von Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms auf der Biesnitzer Straße/Promenadenstraße. Der Nachtschlaf ist stark gestört, ein Öffnen der Fenster über Nacht nicht möglich.	Lärminderungsmaßnahmen entlang der Biesnitzer Straße/Promenadenstraße sind bereits Bestandteil des LAP (vgl. Maßnahmen M5 und M8). Die Forderung wird bereits berücksichtigt.
10-02	(F) Forderung eines Zebrastreifens über die Biesnitzer Straße an der Haltestelle Büchtemannstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Schulweg.	Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Büchtemannstraße ist u.a. die Errichtung einer Querungshilfe über die Biesnitzer Straße vorgesehen (vgl. ÖPNV-Konzept der Stadt Görlitz). Die Forderung wird bereits berücksichtigt.
T01 – Stadt Görlitz, Amt für Stadtentwicklung sowie Bau- und Liegenschaftsamt (verwaltunginterne Abstimmung)		
T01-01	In Abbildung 4 (vgl. auch Kap. 3.3) fehlen die Lärmschutzwände im Zuge des (Neu-)Baus der Friesenstraße. Die Baumaßnahme erfolgte im Jahr 2008.	Text und Abbildung werden ergänzt.
T01-02	M2: In Abbildung 5 (Vgl. auch S. 23) zusätzlich Achse Bismarckstraße/James-von-Moltke-Straße aufnehmen.	Text und Abbildung werden ergänzt.
T01-03	M3: - In Abbildung 5 (Vgl. auch S. 24) Kastanienallee entfernen. - In Abbildung 5 (Vgl. auch S. 24) folgende weitere Straßenabschnitte mit aufnehmen: + An der Landeskronen in Kunnerwitz (Ortseingang bis Weinhübler Straße) + Weinhübler Straße in Kunnerwitz (Ortsdurchfahrt) + Rothenburger Landstraße in Ludwigsdorf (Abzw. Klingewalde bis Auenblick)	Text und Abbildung werden ergänzt.
T02 – Europastadt GörlitzZgorzelec GmbH (-)		
-	Zur Auslegung erfolgte keine zusätzliche Rückäußerung. (Eine erste Stellungnahme erfolgte zur Kartierung.)	-
T03 – Görlitzer Verkehrsbetriebe (per E-Mail), wesentliche Inhalte		
T03-01	(H) Wie Sie wissen, haben wir definierte Umläufe, die mit den bereits bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum mehr zu schaffen sind. Wir fahren zum Teil bereits Verspätungen ein und schleifen diese den ganzen Tag mit. (F) Bei weiteren Anpassungen in der Geschwindigkeit ist zwingend der Fahrplan auf Durchführbarkeit zu prüfen und ggf. anzupassen. Die Fahrzeiten sowie die Umläufe sind neu auf einander abzustimmen.	Hinweis und Forderung werden bereits berücksichtigt (vgl. Kapitel 5.3, Text zu Maßnahme M2).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
T03-02	(H) Bei uns könnte man auch mit kleinen Schallschutzwänden ($h \leq 80\text{cm}$) entlang einzelner Streckenteile für mehr Ruhe sorgen, Der Großteil der Emissionen kommt vom Rad und den Drehgestellen.	Aufgrund der innerörtlichen Lage, damit verbundener Barrierewirkung und einhergehenden Platzbedarfes sowie der vergleichsweise geringeren Bedeutung gegenüber dem Kfz-Verkehr wird zunächst von Schallschutzwänden (jeglicher Höhe) abgesehen. Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.
T03-03	(B) Außerdem ist natürlich das Thema Rasengleis auf bestimmten Abschnitten, bei gesicherter Finanzierung, denkbar.	Hinweis wird bereits berücksichtigt (vgl. Maßnahme M5).
T04 – Industrie- und Handelskammer Dresden (per E-Mail), wesentliche Inhalte		
T04-01	(H) Die IHK Dresden erhebt keine Einwände beziehungsweise Anregungen zu den beschriebenen Maßnahmen und unterstützt die Forcierung der Maßnahmen der Straßensanierungen sowie des Baus von Rasengleisen für die Straßenbahn. Auch die Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in den Nachtstunden auf den genannten Straßenabschnitten und die erneute Überprüfung dieser Maßnahme nach einer Umsetzung einer Straßensanierung begrüßt die IHK Dresden.	Wird zur Kenntnis genommen.
T05 – Landratsamt Görlitz (per E-Mail), wesentliche Inhalte		
T05-01	(H) <i>Umweltamt, Belange Wasser</i> Bei den ortskonkreten Maßnahmen des LAP 2024 (Abbildung 5) ist für die Maßnahme 5 „Einsatz von Rasengleisen“ bei der Straßenbahntrasse in Weinhübel die Lage in der Schutzzone III des Wasserwerkes Görlitz-Weinhübel zu berücksichtigen. Konkrete Auskünfte zu den Verboten und Nutzungsbeschränkungen bzw. Hinweise während der Bauzeit erteilt die Untere Wasserbehörde des Landkreises Görlitz.	Wird zur Kenntnis genommen.
T05-02	(H) <i>SG Planung und Projekte</i> Unter Punkt 3.2 des Entwurfs wird ausgeführt, welche Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr ausgehend vom Lärmaktionsplan 2013 weiterverfolgt wurden. Insbesondere im Zuge der Stadtentwicklung und damit einhergehenden Vorhaben sollte aus unserer Sicht an der Fortführung lärmindernder Maßnahmen festgehalten und somit weiterhin Maßnahmen im Verfahren beachtet werden, die auch die zukünftigen hervorgerufenen Beeinträchtigungen der ansässigen betroffenen Bevölkerung mildern können. Generell möchten wir das Bewusstsein darauf lenken, dass bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans mögliche Planvorhaben innerhalb des Stadtgebietes, die zu einer Mehrung des von den relevanten Verkehrswegen abfahrenden bzw. auffahrenden Verkehrs innerhalb des Stadtgebiets und damit zu mehr Umgebungslärm führen können, ebenfalls unter zum jeweiligen Zeitpunkt realistischen Gesichtspunkten Berücksichtigung finden. Stets sollte somit auch der Kontext des Einzelvorhabens zur Umgebung beachtet werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
T05-03	(F) <i>SG Planung und Projekte</i> In die Überlegungen sollten daher u. a. die Ansiedelung des Deutschen Zentrums für Astrophysik und dadurch erwartbare Verkehrsteilnehmer bedacht werden.	Der durch Neuansiedlungen entstehende bzw. potentiell entstehende Lärm (Verkehr und andere Quellen) sowie ggf. vorzusehende Lärmschutzmaßnahmen sind stets im Zuge der prinzipiell erforderli-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
	Darüber hinaus sollte ein besonderes Augenmerk auch auf die aktuelle Sanierung des A4-Autobahntunnels Königshainer Berge sowie generell auf mögliche Sperrungen des Tunnels gelegt werden, wodurch sich Verkehrsströme auf umgebende Verkehrswege wie die B115 und die B6 verlagern können.	chen Gutachten zu prüfen. Eine zusätzliche Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist somit nicht erforderlich.
T05-04	(H) <i>SG Planung und Projekte</i> Weiterhin behält die Stellungnahme vom 01.12.2023 in Bezug auf entsprechende Einzelmaßnahmen in den angesprochenen Bereichen des Stadtgebietes Görlitz Gültigkeit.	Wird zur Kenntnis genommen.
T05-05	(F) <i>Amt für Hoch- und Tiefbau</i> Sollten Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionspläne ergriffen werden, bei denen Kreisstraßen unmittelbar betroffen sind, sind wir als Straßenbauverwaltung mit einzubeziehen.	Forderung wird im Rahmen des verwaltungsinternen Umgangs beachtet.
T05-06	(B) <i>SG Straßenverkehr</i> Die Belange des SG Straßenverkehr werden von der vorliegenden Planung nicht berührt.	Wird zur Kenntnis genommen.
T06 – LASuV/NL Bautzen (per E-Mail), wesentliche Inhalte		
T06-01	(B) Hinweise Kapitel 2.2: Ergebnisse der Lärmkartierung Im übermittelten Entwurf des Lärmaktionsplans werden die Ergebnisse der 2022 durchgeführten Lärmkartierung an den Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Görlitz aufgeführt. Im Ergebnis werden die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte LDEN > 65 dB(A) bei 2.721 Personen und LNIGHT > 55 dB(A) bei 2.834 Personen überschritten. Daraus resultiert eine Gesamtanzahl von 2.834 Personen für die lärmkartierungspflichtigen Abschnitte der o. g. Hauptverkehrsstraßen, da bei den ermittelten 2.721 Personen mit Überschreitungen des LDEN gleichzeitig auch der LNIGHT überschritten wird. Da die Betroffenenanzahlen auf Basis von Außenlärmpegeln nach dem vorgegebenen Berechnungsverfahren (BEB) ermittelt wurden, sind allerdings der zeitlich überwiegende Aufenthalt der Personen in ihren Wohngebäuden bzw. Wohnungen sowie ggfs. 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 permanent ausgesetzt.	Der Hinweis ist korrekt.
T06-02	(H) Kapitel 3: Evaluierung bisheriger und bestehender Fachplanungen <u>3.1 Vorbemerkungen</u> Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h in zwei innerstädtischen Bereichen sollte bei der Evaluierung der umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen sowie in Abbildung 4 ergänzt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bundesstraße B 99 – Zittauer Straße zwischen „Sonnenland“ und „Am Wasserwerk“ wurde im Jahr 2019 von 70 km/h auf 50 km/h abgesenkt. Die aktuelle zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der S 125 (Görlitzer bzw. Reichenbacher Straße) beträgt inzwischen ebenfalls 50 km/h. <u>3.2 Lärmaktionsplan 2013</u>	Die genannten durchgeführten Maßnahmen werden im Textteil sowie der Abbildung ergänzt.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
	Die Umsetzung der Maßnahme „Einsatz lärmarmen Beläge bei Erneuerungsmaßnahmen im Hauptnetz“ auf der B 99, Biesnitzer Straße (Lutherstraße bis Zittauer Straße) sollte in Abbildung 4 ergänzend dargestellt werden.	
T06-03 a)	Kapitel 5.3: Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2024 – Maßnahme M2 (H) Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen werden im Zuge von Bundesstraßen aktuell, auch innerorts, durch das LASuV als Baulasträger und das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr nicht grundsätzlich ausgeschlossen.	Betreffender Textabschnitt wird korrigiert.
T06-03 b)	(H) In der Abwägung aller Belange (siehe nachfolgende Ausführungen) hat jedoch auf Bundesstraßen deren Funktion und Bedeutung oft Vorrang. Auch Maßnahmen an niedriger klassifizierten Straßen sind der Abwägung unterworfen. 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 der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte beschränken oder verbieten. 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.	Hinweis wird bereits beachtet.
T06-03 c)	(H) 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 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 ins-	Im Nachtzeitraum (22 - 6 Uhr) ist aufgrund geringerer Verkehrsmengen keine übermäßige Beeinträchtigung der Durchlassfähigkeit der betreffenden Straßen zu erwarten. Die in der Nacht gegenüber dem Tageszeitraum geringeren Verkehrsmengen werden in der Lärmkartierung bereits beachtet. Sie verursachen dennoch an zahlreichen Straßen potentiell gesundheitsschädliche Lärmpegel und sind daher nicht vernachlässigbar. In der Abwägung/sachgerechten Entscheidung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen sind ferner Kosten-Nutzen-Vergleiche sinnvoll. So weist die An-

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
	besondere für den Nachtzeitraum, in dem erfahrungsgemäß das Verkehrsaufkommen ohnehin deutlich geringer ist. Bevor ein solch 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.	ordnung einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit gegenüber anderen Maßnahmen i.d.R. eine sehr hohe Kosteneffizienz auf.
T06-03 d)	(H) 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. 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 ortsunüblichen Beeinträchtigung durch Lärm und einer konkreten Gefahrenlage sowie die zwingende Erforderlichkeit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen zu prüfen.	Die beschriebenen Pegel liegen deutlich über den als gesundheitsschädlich geltenden Werten (häufig $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$, z.T. geringer, vgl. Kapitel 1.2). Die in der Stellungnahme genannten Richtwerte stellen im Rahmen der ermessensfehlerfreien Entscheidung keine Mindestwerte dar – es besteht ein Ermessensspielraum.
T06-03 e)	(B) Hierzu bedarf es in jedem Fall im Vorfeld einer Lärmberechnung durch den jeweiligen Straßenbaulastträger (siehe Punkt 2.5 Lärmschutz-Richtlinien-StV i. V. m. § 5 Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz). Die Lärmkartierung reicht hierfür nicht.	Ein Hinweis auf zusätzliche Berechnungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV ist bereits enthalten (vgl. Abs. 3 zur Beschreibung von Maßnahme M2).
T06-03 f)	(B) Lärmaktionspläne entfalten auch keine Bindungswirkung gegenüber den Verkehrsbehörden.	Sofern ein Lärmaktionsplan durch ein zuständiges politisches Gremium beschlossen wird, entfaltet dieser eine verwaltungstechnische Bindungswirkung.
T06-03 g)	(H) Im Übrigen bedürfen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesstraßen (auf unter 60 km/h) der Zustimmung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr als höhere Straßenverkehrsbehörde.	Der Hinweis wird bereits beachtet.
T06-03 h)	(F) Die in den Erläuterungen zu dieser Lärminderungsmaßnahme teilweise nichtzutreffenden Ausführungen im Entwurf des Lärmaktionsplanes sind zu korrigieren.	Nichtzutreffende Ausführungen werden korrigiert.
T07 – Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz Niederschlesien, ZVON (-)		
-	keine Rückäußerung erfolgt	-
T08 – Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und Geologie (per E-Mail), wesentliche Inhalte		
T08-01	(H) Ergänzend [Anm.: zu den redaktionellen Hinweisen] möchte ich darauf hinweisen, dass seit vergangem Jahr das Förderprogramm Stadtgrün, Lärm, Radon/2023 beschlossen wurde. Etliche der im LAP erwähnten Maßnahmenansätze und auch darin festgeschriebenen Einzelmaßnahmen sind grundsätzlich förderfähig im Sinne dieser Richtlinie. Beispielhaft zu nennen sind der Einbau von Rasengleisen, der Austausch von lärmintensivem Pflaster, aber auch Konzepte sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (z.B.	Eine Prüfung der „Förderrichtlinie Stadtgrün, Lärm, Radon/2023“ des Freistaates Sachsen auf relevante förderfähige Ausgaben für die Stadt Görlitz wird empfohlen. Der Hinweis wird weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
	Tempotafeln) sofern sie auf hochbelastete Bereiche wirken. Dadurch lässt sich gegebenenfalls die Realisierbarkeit deutlich befördern. Wir haben entsprechende Anmerkungen an den jeweiligen Stellen im Textentwurf platziert. Dabei ist zu beachten, dass kostenintensive Maßnahmen, welche mit EFRE-Mitteln nach Teil A der FörderRL gefördert werden sollen, konkret im LAP benannt werden müssen (z.B. Einbau von Rasengleisen). Für Maßnahmen mit förderfähigen Gesamtkosten von weniger als 200.000 € ist nach Teil B der Richtlinie eine Förderung mit Landesmitteln möglich. Hier reicht das Vorhandensein eines aktuellen LAP aus, die Maßnahme muss darin nicht explizit definiert sein.	
T08-02	(H) Da im Textentwurf mehrfach auf nicht kartierte innerstädtische Problembereiche eingegangen wird, möchte ich darauf hinweisen, dass grundsätzlich auch im Rahmen der kommenden Lärmkartierung 2027 die Berücksichtigung zusätzlicher Strecken möglich sein wird. Deren Aufnahme erfolgt auf Wunsch der Gemeinde auf freiwilliger Basis. Voraussetzung dafür ist die Bereitstellung belastbarer Verkehrsmengen. Hier ergibt sich eine Schnittmenge zu Maßnahme M9 des LAP-Entwurfes. Wir möchten in diesem Zusammenhang darum bitten, dass bei der Auswahl des kartierungspflichtigen Straßenbestands für die Lärmkartierung 2027, an der die Städte im kommenden Jahr beteiligt werden, die laut LAP künftig kartierungspflichtige Goethestraße durch die Stadt zugemeldet wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
T08-03	(H) Der Einbau von Rasengleisen ist aktuell nach der bereits vorgeannten FRL Stadtgrün, Lärm, Radon/2023 förderfähig. Eine solche Maßnahme müsste jedoch ortskonkret im LAP mit benannt sein.	Die für Grüngleise geeigneten Abschnitte sind im Text benannt und in Abbildung 5 grafisch dargestellt. Der Hinweis wird bereits berücksichtigt.
T08-04	(H) Aus Anlage/Abbildung 6 ist nicht klar ersichtlich, dass dies nur eine Übersicht über potenziell geeignete [Anm.: ruhige] Gebiete handelt. Damit besteht ein Widerspruch zur folgenden Tabelle.	Abbildung 6 und die dazugehörige Tabelle im Bericht stellen die zu schützenden ruhigen Gebiete der Stadt Görlitz dar. Sie werden zusätzlich durch konkrete Benennung und Umgrenzung aller ruhigen Gebiete präzisiert.
T08-05	(H) weitere redaktionelle Hinweise	Hinweise werden beachtet.
T09 – Autobahn GmbH des Bundes (per E-Mail), wesentliche Inhalte		
T09-01	(H) Wie bereits im Januar d.J. mitgeteilt, werden die aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 12. März 2021 zum „Ausbau der A4 mit PWC-Anlage An der Neiße“ umgesetzt. Hierzu zählen: I) Aktive Lärmschutzmaßnahmen: • Nördlich der A 4: Lärmschutzwand mit einer Länge von 1020 m mit einer Höhe von 6,0 bis 6,5 m • Südlich der A 4: Lärmschutzwand mit einer Länge von 930 m mit einer Höhe von 6,0 m und • 1.750 m offener Asphalt mit einer lärmindernden Wirkung von 5 dB(A) Die Umsetzung ist nach Beendigung der Baumaßnahme im Tunnel Königshainer Berge geplant. II. Passive Lärmschutzmaßnahmen: • 51 Gebäude Nach dem bereits die Eigentümer über Ihre Ansprüche im September 2023 informiert wurden, können diese Anträge einreichen. Anschließend erstellt das beauftragte Ingenieurbüro nach einer Besichtigung vor Ort die	Hinweis wird bereits berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.3 sowie Abbildung 4).

Lfd. Nr.	Beurteilung (B)/ Hinweis (H)/ Forderung (F)	Fachtechnische Stellungnahme/ Umgang im LAP-Bericht
	gebäudeakustischen Gutachten. Nach dem Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der Autobahn GmbH kann mit der Umsetzung der Maßnahmen durch die Bürger begonnen werden. Gegenwärtig plant die Autobahn GmbH des Bundes für den Bereich an der A 4 der Stadt Görlitz keine über den jeweiligen Planfeststellungsbeschluss hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen.	