

**Große Kreisstadt
Torgau**

**Fortschreibung des Lärmaktionsplanes
nach EU-Umgebungslärmrichtlinie**

(Lärmaktionsplan 2024)



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Torgau
Lärmaktionsplan 2024

Auftraggeber: Stadtverwaltung Torgau
Markt 1, 04860 Torgau

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

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dirk Ohm

Bearbeitungsstand: 25. Oktober 2024

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Grundlagen der Lärmaktionsplanung | 1 |
| 1.1 | Einleitung und rechtliche Grundlagen..... | 1 |
| 1.2 | Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung | 1 |
| 1.3 | Ablauf und Aufgaben der Lärmaktionsplanung | 4 |
| 2. | Lärmsituation in Torgau..... | 6 |
| 2.1 | Verkehrsinfrastruktur der Stadt Torgau | 6 |
| 2.2 | Umfang der Lärmkartierung..... | 7 |
| 2.3 | Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung..... | 9 |
| 2.4 | Ruhige Gebiete..... | 14 |
| 2.5 | Entwicklung der Lärmsituation in Torgau | 16 |
| 3. | Fazit | 19 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|-------------|--|
| Abbildung 1 | Übersichtskarte und Verkehrsmengen der kartierten Straßen |
| Abbildung 2 | Lärmindex Straßenverkehr L_{DEN} |
| Abbildung 3 | Lärmindex Straßenverkehr L_{NIGHT} |
| Abbildung 4 | Lärmkennziffer Straßenverkehr und Lärmschwerpunkte (L_{NIGHT}) |
| Abbildung 5 | Lärmindex Eisenbahn L_{DEN} |
| Abbildung 6 | Lärmindex Eisenbahn L_{NIGHT} |
| Abbildung 7 | Lärmkennziffer Eisenbahn und Lärmschwerpunkte (L_{NIGHT}) |
| Abbildung 8 | Ruhige Gebiete |

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 können gesundheitliche Belastungen verursachen. Aus diesem Grund wurde bereits 2002 die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) aufgestellt. Ziel ist die Reduzierung bzw. Vermeidung von Umgebungslärm und der durch ihn hervorgerufenen Schäden, sowie der Schutz und Erhalt von Gebieten mit (relativ) geringen Lärmimmissionen (ruhige Gebiete).

Die mit der Richtlinie einhergehende Verpflichtung der EU-Mitgliedstaaten zur Lärmaktionsplanung wurde in Deutschland im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG, §§ 47a-f) sowie in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) verankert.

Seit 2007/2008 erfolgen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in einem fünfjährigen Turnus. In 2022 wurden deutschlandweit erneut Verkehrswege aller Verkehrsträger mit hohen Verkehrsaufkommen kartiert und somit die Basis für die anstehende Lärmaktionsplanung in der nunmehr 4. Runde gelegt. Für die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen ist in Sachsen das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) zuständig, während Schienenwege in Bundesbesitz (EdB) durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) kartiert werden.

Die Stadt Torgau steht 2024 erneut vor der Aufstellung bzw. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (LAP). Da 2018 ein LAP ohne Maßnahmen für die Stadt erarbeitet wurde, sind bisherige Aktivitäten zu evaluieren und die Lärmsituation in der Stadt sowie kommunale Handlungsspielräume erneut zu bewerten. Bis zum 18. Juli 2024 ist nach Vorgabe der EU die Lärmaktionsplanung abzuschließen (einschließlich der erforderlichen kommunalpolitischen Beschlussfassung) und eine Kurzfassung der EU-Kommission zu übermitteln.

1.2 Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung

Um die Lärmbelastung einer Kommune zu ermitteln, wird die Höhe der Geräuschbelastung durch den Straßenverkehr entlang kartierter Straßen berechnet und in entsprechenden Lärmkarten dargestellt. Weiterhin wird die Anzahl der Einwohner ermittelt, die in den jeweiligen Pegelbereichen als Lärmbetroffene gelten. Als Schwellenwerte zur Kartierungspflicht gelten für Hauptverkehrsstraßen Verkehrsmengen von 3 Mio. Kfz pro Jahr (entspricht in etwa 8.200 Kfz/Tag im durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV)).

Wie bereits 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. Berechnet werden zwei maßgebliche Lärmindizes. Der Lärmpegel L_{DEN} bildet den Ganztagesmittelwert ab (DEN steht als Abkürzung für **Day – Evening – Night**). 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“² abgestellt. Eine Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Bedeutung für den menschlichen Organismus kann jedoch anhand verschiedener Quellen vorgenommen werden. So legen das LfULG³ und auch der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU)⁴ 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 Pegel entsprechend dar.

| Umwelthandlungsziel | L_{DEN} | L_{Night} |
|---|-----------|-------------|
| Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen (LfULG, SRU) | 65 dB(A) | 55 dB(A) |
| Vermeidung erheblicher Belästigungen (SRU) | 55 dB(A) | 45 dB(A) |

Tabelle 1: Auslöseschwellen für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Es gibt jedoch auch Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen mit strenger definierten Auslöseschwellen, so unter anderem von der WHO und dem Umweltbundesamt. Vor dem Hintergrund der kommunalen Handlungsspielräume ist die kurz- bzw. mittelfristige Einhaltung bzw. Unterschreitung dieser Zielpegel jedoch als kaum realisierbar einzuschätzen. Die Erreichung der genannten Zielstellung gemäß WHO/Umweltbundesamt erfordert vielmehr ein Zusammenspiel mehrerer lärmmindernder Faktoren, die über die kommunale Entscheidungsebene und den LAP-Turnus von fünf Jahren deutlich hinausgehen. So 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 und Städte im Regelfall nicht zu beeinflussen. Aus diesen Gründen werden für die kurz- bis mittelfristig angesiedelte Lärmaktionsplanung, insbesondere von kleineren Städten

¹ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen, gem. Bundesanzeiger 07.09.2021

² BImSchG, § 47d (1)

³ Hinweise für die Strategische Lärmkartierung, Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Stand 02/2023

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

und Gemeinden, 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. Weiterhin ist zu beachten, dass lediglich Außenpegel berechnet werden. Somit findet passiver Lärmschutz (z.B. Schallschutzfenster) in der Lärmkartierung keine Beachtung.

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 bspw.:

Verkehrliche Faktoren: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)
- unterschieden in 4 Fahrzeugklassen (leichte Kfz bis 3,5 t, mittelschwere Kfz, schwere Kfz, Kräder)
- unterschieden nach tags 6-18 Uhr, abends 18-22 Uhr, nachts 22-6 Uhr)
zulässige Höchstgeschwindigkeit

Bauliche/topografische Faktoren: Fahrbahnbelag
Fahrbahnlängsneigung
Bebauung inkl. Schallschutzwällen und -wänden
Geländeverlauf

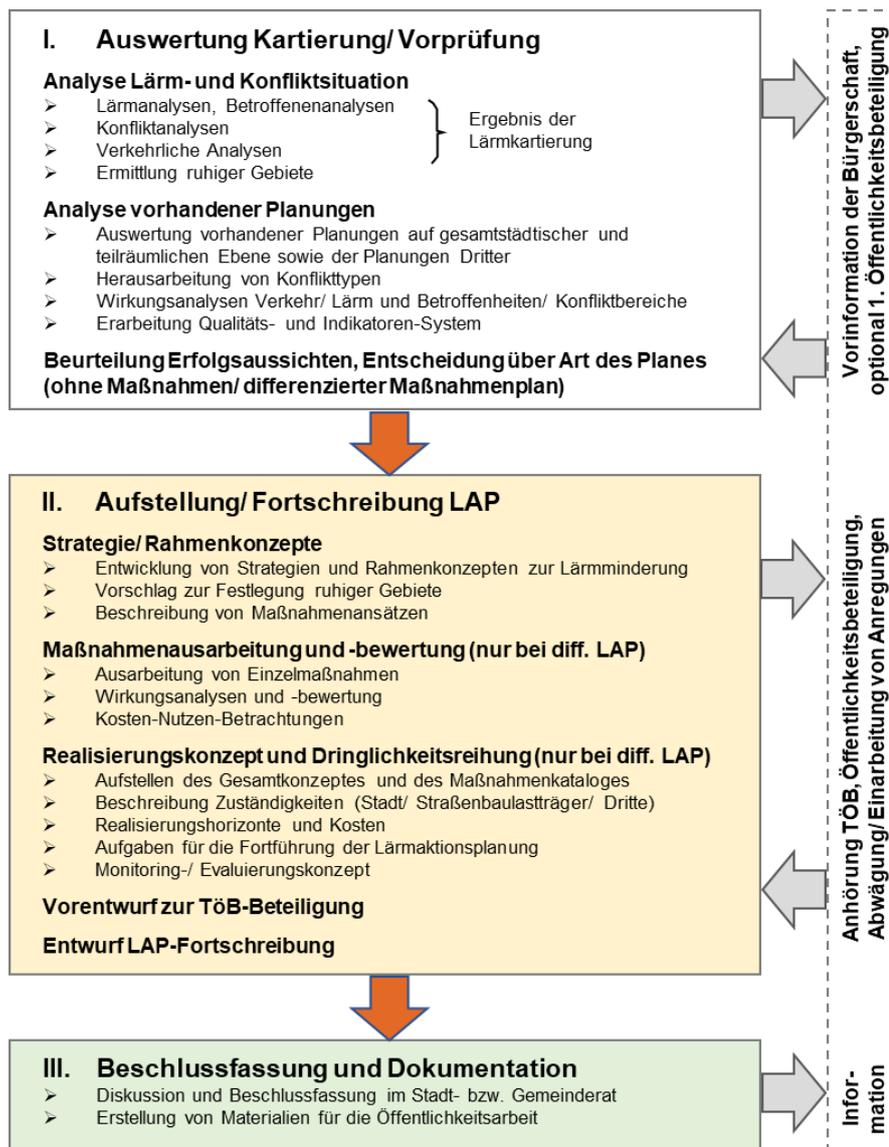
Neben der Ermittlung der Dauerschallpegel werden im Rahmen der Lärmkartierung auch die vom Lärm Betroffenen ermittelt, also die Anzahl der Personen, die in Gebäuden wohnen, die innerhalb der in den Lärmkarten ausgewiesenen Isophonen-Bänder liegen. Seit 2022 erfolgt die Berechnung der Lärmbetroffenheiten 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 Betroffenenanzahlen jeder Pegelklasse dann für die gesamte Kommune 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 deutlich höheren Betroffenzahlen je kartiertem Abschnitt aufgrund des neuen Berechnungsverfahrens führt auch die aktualisierte Schallpegelberechnung zu präziseren bzw. veränderten Ergebnissen.

1.3 Ablauf und Aufgaben der Lärmaktionsplanung

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



Grafik 1: 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 den lautesten (kartierten) Straßen sowie in der Entwicklung lärmindernder Strategien einschl. der Festlegung und des Schutzes ruhiger Gebiete.

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) sind 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 der Lärmaktionsplan keine Rechtsgrundlage für die darin verankerten Maßnahmen darstellt. Die Umsetzung hat nach dem jeweiligen Fachrecht zu erfolgen. Allerdings positioniert sich die Kommune (idealerweise unter vorheriger Abstimmung mit den Maßnahmenträgern über kurz-, mittel- und langfristige mögliche Maßnahmen zur Lärminderung, ein ermessensfehlerfrei zustande gekommener LAP entfaltet verwaltungsinterne Bindungswirkung und ist durch die Träger öffentlicher Verwaltung zu berücksichtigen. Zudem sind die Handlungsmöglichkeiten der Stadt eingeschränkt, da für die kartierten Straßen im Stadtgebiet von Torgau das LASuV Träger der Baulast ist und an der Maßnahmenfindung bzw. -diskussion entsprechend zu beteiligen ist.

Durch Torgau verläuft eine Eisenbahnstrecke der Deutschen Bahn, die sowohl für den Fern- als auch Regionalverkehr genutzt wird.

2.2 Umfang der Lärmkartierung

2.2.1 Vorbemerkungen

Generell sind gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie die verschiedenen Lärmquellen separat zu betrachten, auch wenn sich die Geräusche an einem Immissionsort (bzw. konkret am Ohr der Betroffenen) zu einem Gesamtpegel überlagern. Auch die Berechnungsmodelle lassen eine solche Überlagerung nicht zu. Zudem sollen die Verursacher der Lärmemissionen konkret identifiziert werden. Sofern Mehrfachbelastungen vorliegen wird daher im nachfolgenden Bericht ausschließlich verbal darauf eingegangen.

Die Kartierung der Stadt beschränkt sich auf die stark belasteten Abschnitte der hindurchführenden Bundesstraßen – B 87, B 182 und B 183. Da Teile der Bundesstraßen über gemeinsame Abschnitte geführt werden, betrifft dies lediglich zwei durchgehende Straßenzüge. Entlang dieser wurden Betroffenheiten im gesundheitlich bedenklichen Bereich (LDEN > 65 dB(A) bzw. LNight > 55dB(A)) festgestellt.

2.2.2 Straßenverkehrslärm

Wie bereits in Abschnitt 1.2 erwähnt, werden Straßen ab einer festgeschriebenen Belastung durch das LfULG kartiert. Dieser Schwellenwert liegt bei ab 3 Mio. Kfz/Jahr, was einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24 h entspricht. Im Stadtgebiet von Torgau überschreiten diesen Wert folgende Abschnitte:

- B 87 West (Eilenburger Straße) zwischen Ortseingang und Zentrum Torgau
- B 182 Süd (Dahlener Straße - Friedrich-Naumann-Straße) zwischen S 24 und Zentrum Torgau
- B 87/ B 183 Ost (Elbstraße - Straße der Jugend - Südring) Ortseingang – Zentrum Torgau
- B 182 (/ B 183) Nord (Warschauer Straße) zwischen Zinnaer Straße - Zentrum Torgau

Die verkehrliche Einbindung Torgaus nebst den Verkehrsmengen (DTV) ist in **Abbildung 1** dargestellt.

Die der Kartierung zugrunde gelegten Verkehrsmengen basieren unter anderem auf der Straßenverkehrszählung (SVZ), welche die Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen im Auftrag des Bundes regelmäßig an Bundesfernstraßen und auch Staatsstraßen durchführt. Dabei wurden aus Gründen der Beeinflussung durch die Corona-Pandemie zum einen Verkehrsmengen aus

dem Jahr 2015 für das Jahr 2019 entsprechend hochgerechnet, zum anderen vorläufige Ergebnisse der Zählungen aus dem Jahr 2021 (SVZ) der Kartierung zugrunde gelegt. Letztgenannte können jedoch durchaus noch coronabedingte Verzerrungen beinhalten.

Nachfolgend sind die im Rahmen der SVZ 2021 ermittelten und der Kartierung zugrunde gelegten Verkehrsmengen an den kartierten Straßen aufgeführt.

| Bezeichnung Zählstelle | Lage der Zählstelle | SVZ- Zählstelle | DTV (Kfz/ 24 h) | |
|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | | 2015 | 2021 |
| B 87 West (Eilenburger Straße) | Ortseingang Richtung Eilenburg | 4443 4205 | 9.118 (14,0 %) | 8.890 (13,5 %) |
| B 87 West (Eilenburger Straße) | westlich Dr.-Külz-Ufer | 4443 1104 | 9.466 (13,7 %) | 9.446 (14,0 %) |
| B 182 Süd (Dahlmannstraße) | nördlich Großer Teich | 4444 1102 | 6.218 (9,2 %) | 10.366 (7,4 %) |
| B 87 - B 183 Ost (Elbstraße) | Elbebrücke | 4444 1107 | 13.119 (13,2 %) | 11.473 (12,1 %) |
| B 182 - B 183 Nord (Außenring) | Zinnaer Straße - Außenring | 4443 1105 | 10.145 (9,9 %) | 9.870 (7,4 %) |
| B 182 Nord (Warschauer Straße) | Außenring - Dr.-Külz-Ufer | 4443 1106 | 8.694 (8,1 %) | 9.102 (5,6 %) |

Tabelle 2: Verkehrsmengen und Sv-Anteile auf den kartierten Straßenabschnitten

Auf allen weiteren Hauptstraßenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes liegen die Verkehrsmengen < 8.200 Kfz/ 24 h. Diese wurden nicht kartiert.

Auf fast allen angebauten kartierten Straßenabschnitten im Stadtgebiet gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, im Bereich der B 182 Warschauer Straße im Bereich der gewerblichen Bebauung und Kleingärten liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 60 km/ h.

Die Fahrbahnoberfläche ist auf allen kartierten Hauptverkehrsstraßen eine Asphaltdeckschicht.

Grundlegend entsprechen die Eingangsdaten der Lärmkartierung wie Verkehrsmengen, Fahrbahnoberflächen und zulässige Geschwindigkeiten der Realität und werden somit als valide Datengrundlage bewertet.

2.2.3 Eisenbahnlärm

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat alle Eisenbahnstrecken kartiert. Dabei sind Strecken mit mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr (Güterzüge oder Personenzüge im Fernreise- oder Nahverkehr) nach Umgebungslärmrichtlinie kartierungspflichtig. Das betrifft in Torgau die Strecke Torgau – Eilenburg, die in Ost-West-Richtung verläuft und sowohl für den Fern- als auch Regionalverkehr genutzt wird. Die erweiterte Kartierung, für die die o. a. Schwellenwert nicht erreicht wurde, erfolgte für die Strecke Torgau – Falkenberg (Elster). Von Lärmbelastungen im gesundheitlich bedenklichen Bereich ist nicht auszugehen. Dies trifft auch auf die innerstädtische Hafenbahn zu.

2.2.4 Sonstige Lärmemissionen

Sonstige Lärmquellen wie z.B. Flugverkehr, gewerbliche und industrielle Anlagen sowie Sport- und Freizeitstätten stellen meist spezifische Fälle dar. Diese sind gemäß BImSchG und BImSchV nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung (außerhalb von Ballungsräumen).

2.3 Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung

2.3.1 Straßenverkehr

Die **Abbildungen 2 und 3** zeigen die kartierten Straßenzüge und ihre Schallpegel im Stadtgebiet von Torgau.

Der kartierte Abschnitt der **B 87 West (Eilenburger Straße)** beginnt am Ortseingang aus Richtung Eilenburg und endet direkt im Zentrum der Stadt am Knotenpunkt der vier Bundesstraßenäste (B 87/ B 182/ B 183). Zwischen Ortseingang und der Einmündung B 183 ist die Straße anbaufrei. Im Anschluss (hier verläuft die B 87 parallel mit der B 183) befinden sich für ca. 900 m Kleingärten, die mit einer Lärmschutzwand geschützt sind und gewerbliche Ansiedlungen. Im Anschluss bis zum Abschnittsende befindet sich mehrgeschossige Wohnbebauung. Ab dem Abzweig der B 183 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit über die gesamte Strecke 50 km/ h. An den meisten Gebäudefassaden in der ersten Bebauungsreihe liegen gesundheitsgefährdende Schallpegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A) an. Durch die Kammbebauung werden diese Pegel teilweise auch an den Fassaden der Innenhöfe erreicht.

Der kartierte Bereich der **B 182 Süd (Dahlener Straße - Friedrich-Naumann-Straße)** verläuft von der Einmündung der S 24 über die Dahlener Straße und Friedrich-Naumann-Straße und endet direkt im Zentrum der Stadt am Knotenpunkt der vier Bundesstraßenäste (B 87/ B 182/ B 183). Im Abschnitt zwischen der Einmündung der S 24 bis zur Einmündung Lautenweg ist nur vereinzelt Wohnbebauung vorhanden. Hier überwiegen wenig lärmrelevante Nutzungen (Kleingartenanlage, Sportanlagen, Einkaufszentrum, See- und Parklandschaft). An der Friedrich-Naumann-Straße nördlich des Lautenweges beginnt auf der westlichen Straßenseite mehrgeschossige Wohnbebauung, die östliche Straßenseite ist durch die Parkanlage begrenzt. Ab dem Bereich nördlich des Lautenweges beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit über die gesamte Strecke 50 km/ h. In diesem Straßenabschnitt liegen an den Gebäudefassaden der ersten Bebauungsreihe gesundheitsgefährdende Schallpegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A) an.

Der kartierte Abschnitt der **B 87/ B 183 Ost (Elbstraße - Straße der Jugend - Südring)** erstreckt sich vom Ortseingang aus Richtung Herzberg (Elster) und endet direkt im Zentrum der Stadt am Knotenpunkt der vier Bundesstraßenäste (B 87/ B 182/ B 183). Vom Ortseingang kommend bis zur Elbe ist keine Wohnbebauung vorhanden. Hier prägen Grün- und Waldflächen sowie Sport- und Kulturangebote das Straßenbild. Zwischen Elbe und dem Kreisverkehr Straße der Jugend/

Südring befindet sich mehrgeschossige Wohnbebauung sowie die Katharina-von-Bora-Oberschule. Nördlich des Kreisverkehrs bis zum Karl-Marx-Platz befindet sich ebenfalls mehrgeschossige Wohnbebauung mit anderweitigen Gebäudenutzungen (Ärzte, Einzelhandel, Gastronomie) sowie ein Altersheim. Im letzten Abschnitt führt die Straße durch die Parkanlage, Wohnbebauung ist hier nicht vorhanden. Im angebauten Bereich beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit über die gesamte Strecke 50 km/ h. An den meisten Gebäudefassaden liegen gesundheitsgefährdende Schallpegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A) an.

Der kartierte Bereich der **B 182 (/ B 183) Nord (Warschauer Straße)** führt vom Abzweig B 182/ B 183 im Norden an der Zinnaer Straße in einem gemeinsamen Verlauf der B 182 und B 183 bis zum Außenring und Abzweig der B 183 und führt dann über die Warschauer Straße direkt ins Zentrum der Stadt am Knotenpunkt der vier Bundesstraßenäste (B 87/ B 182/ B 183). Im Verlauf der B 182 - B 183 befindet sich keine Wohnbebauung, überwiegende Nutzungen sind Einkauf und Gewerbe sowie Grünflächen. Im weiteren Verlauf der B 182 bis zur Straße Husarenpark befinden sich südlich der B 182 Kleingärten und nördlich gewerbliche Ansiedlungen. Im Bereich der Kleingärten ist an der südlichen Seite eine Lärmschutzwand vorhanden.

Im weiteren Verlauf bis zur Bahnunterführung befindet sich auf der nördlichen Straßenseite mehrgeschossige Wohnbebauung, die durch eine Lärmschutzwand vor hohen Lärmpegeln geschützt sind. In diesem Abschnitt ist auch im Bereich der Kleingärten eine Lärmschutzwand auf der südlichen Straßenseite vorhanden. Im Abschnitt zwischen der Naundorfer Straße und Dr.-Külz-Ufer ist beidseitig mehrgeschossige Wohnbebauung, ab Dr.-Külz-Ufer mehrgeschossige Wohnbebauung auf der westlichen Straßenseite vorhanden, auf der östlichen Straßenseite die Parkanlage des Stadtparkes. Im gesamten Kartierungsabschnitt beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit über die gesamte Strecke 50 km/ h, im Bereich zwischen Außenring und zum Husarenpark 60 km/ h. In der Regel weisen dabei die Gebäude in erster Reihe einen gesundheitsgefährdenden Lärmpegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A) auf.

Hotspotanalyse

Die Hotspotanalyse dient als Instrument, um die Höhe der Lärmbetroffenheit räumlich feiner einzuordnen und belastete Gebiete miteinander vergleichen zu können. So kann beispielsweise das Ergebnis für die Priorisierung von Maßnahmen genutzt werden. Entsprechende Daten stellt das LfULG bereit, welche in Form von Lärmkennziffern angeben, wie viele Einwohner in welcher Höhe Überschreitungen der gesundheitlich bedenklichen bzw. belästigenden Bezugspegel ausgesetzt sind. Die Lärmkennziffern werden dabei im Raster von 100 x 100 m mittels folgender Formel ermittelt:

$$LKZ = \sum \text{Einwohner} * (L - G)$$

LKZ: Lärmkennziffer

L: Lärmbelastung

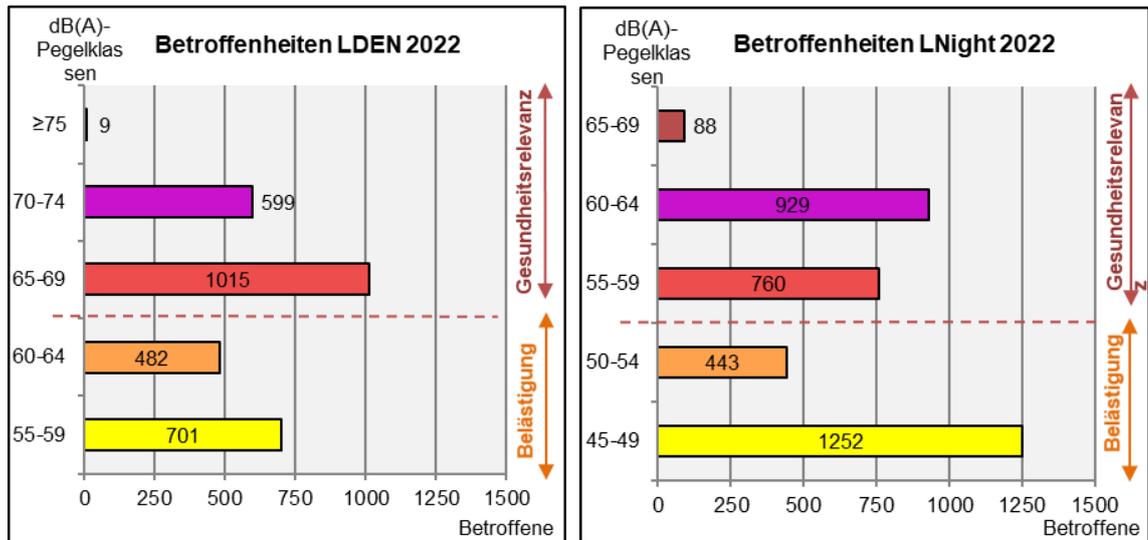
G: Bezugswert

Die Hotspotanalyse (**Abbildung 4**) wird seitens des LfULG lediglich für den Nachtzeitraum zur Verfügung gestellt. Als Bezugswert dient hier der Schwellwert für gesundheitliche Beeinträchtigungen L_{Night} von 55 dB(A). Eine Lärmkennziffer von 20 bedeutet beispielsweise, dass 20 Einwohner einer Überschreitung von 1 dB(A) ausgesetzt sind oder aber 1 Einwohner einer Überschreitung von 20 dB(A).

Die Ergebnisse der Hotspotanalyse für die kartierten Straßen von Torgau sind in **Abbildung 4** dargestellt. Dabei wird ersichtlich, dass auf allen Bundesstraßen im Zentrumsbereich mit Wohnbebauung hohe Lärmkennziffern auftreten. Hier sind auf den gesamten Straßenverläufen Lärmkennziffern von > 20 vorzufinden. Die höchsten Lärmkennziffern auf der B 87 West (Eilenburger Straße) liegen mehrmals bei > 130, auf der B 187 Süd (Friedrich-Naumann-Straße) vereinzelt > 220, auf der B 87/ B 183 Ost (Südring) und auch im weiteren Verlauf der Straße der Jugend mehrmals > 220 sowie auf der B 182 (Warschauer Straße) > 175.

Betroffenheiten

Um festzustellen, wie viele Personen in ihren Wohngebäuden welchen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wurde in einem weiteren Schritt im Rahmen der Lärmkartierung eine Verschneidung der verschiedenen Schallisophonen (kartographische Darstellung der Bereiche mit identischen Lärmpegeln) mit den darin befindlichen Gebäudefassaden vorgenommen. Anhand des Abgleichs der in diesen Gebäuden gemeldeten Bewohner kann die Anzahl der Betroffenen in den entsprechenden Pegelklassen ermittelt werden. Die Ergebnisse der Betroffenheitsberechnung sind in nachfolgenden Grafiken dargestellt und beziehen sich auf das gesamte kartierte Straßennetz.



Grafik 3: Betroffenheiten des Straßenverkehrslärms im Ganztags- und Nachtindex (gesamte Kartierung)

Gemäß den in Kapitel 1.2 festgelegten Auslöseschwellen (65 dB(A) = L_{den}, 55 dB(A) = L_{Night}) sind entlang der kartierten Straßenabschnitte in Torgau 1.623 Personen ganztägig Pegeln ausgesetzt, die negative Auswirkungen auf die Gesundheit nach sich ziehen können. Die Anzahl der Personen, welche im sensiblen Nachtzeitraum mit Pegeln oberhalb der Grenze zur Gesundheitsrelevanz belastet sind, liegt bei 1.777.

Straßenverkehrslärm, der als belästigend eingestuft wird (ganztags: ≥ 55 dB(A) – 64 dB(A), nachts: ≥ 45 dB(A) – 54 dB(A)), sind im Ganztagesmittel 1.183 Personen und nachts 1.695 Personen ausgesetzt.

Was Gebäude mit sensibler Nutzung (z.B. Schulen oder Krankenhäuser) betrifft, sind sieben Schulen Pegeln von ≥ 55 dB(A) und vier Schulen (Katharina-von-Bora-Grundschule, Grundschule an der Promenade, Kita Plusstift - alle im Zuge der B 183 Ost Südring - Straße der Jugend sowie die Kita Sonnenschein im Zuge der B 182 (Warschauer Straße)) einem gesundheitsgefährdenden Lärmpegel von ≥ 65 dB(A) ausgesetzt.

Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass die Lärmbetroffenheiten auf Grundlage der Fassadenaußenpegel berechnet werden. Demnach sind die realen Lärmpegel innerhalb der Häuser/Wohnungen – zumindest bei geschlossenen Fenstern – deutlich geringer als die ermittelten Belastungen.

2.3.2 Schienenverkehr

Für den Abschnitt der Eisenbahnstrecke Torgau - Eilenburg, der nach ULR kartiert wurde, wurden Betroffenheiten > 10, in Einzelfällen auch von > 50 ermittelt.



Grafik 4: Betroffenheiten des Schienenverkehrslärms/ Auswertung der Lärmkennziffern

2.3.3 Nicht kartierte Lärmquellen

Die Aufgabe des Lärmaktionsplanes besteht darin, kartierte Lärmquellen zu analysieren und entsprechend lärmindernde Maßnahmen zu entwickeln. Jedoch existieren in der Regel auch weitere lärmbelastete Bereiche, die die Voraussetzung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (z.B. Straße wird ab 3 Mio. Kfz/Jahr kartiert) nicht erfüllen und somit nicht kartiert werden.

Es kann grundlegend davon ausgegangen werden, dass in Torgau das kartierte Straßennetz die größten und bedeutendsten Lärmquellen abbildet. Trotzdem kann das Lärmempfinden zum Teil sehr subjektiv geprägt sein. So können sich beispielsweise Personen, die an sanierungsbedürftigen Straßen mit schlechter Oberflächenqualität wohnen, von Lärm belastet fühlen. Das betrifft u. a. die Naundorfer Straße und Dübener Straße. Weitere lärmfördernde Faktoren können Schachtdeckel unter- oder oberhalb des Fahrbahnniveaus sowie gepflasterte Fahrbahnbeläge darstellen. Solche sind auf verschiedenen, teilweise auch unsanierten Straßen sowie in Knotenpunktbereichen vorzufinden. Durch fehlende Daten zu den Verkehrsmengen auf diesen Abschnitten lässt sich keine konkrete Aussage zur Lärmbelastigung treffen, jedoch ist die Sanierung und der Einbau von Asphaltdeckschichten bezüglich der Lärmentwicklung immer zu empfehlen.

2.3.4 Hinweise aus der Beteiligung zur Kartierung

Aus der Bevölkerung

Aus der Bevölkerung kamen keine Hinweise zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Ergebnisse der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung.

Von Trägern öffentlicher Belange

Von den Trägern öffentlicher Belange kamen keine Hinweise zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Ergebnisse der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung.

2.3.5 Hinweise aus der Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Aus der Bevölkerung

Aus der Bevölkerung kamen keine Hinweise zum Entwurf des Lärmaktionsplanes.

Von Trägern öffentlicher Belange

Von den Trägern öffentlicher Belange kamen keine Hinweise zum Entwurf des Lärmaktionsplanes.

2.4 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll ein Ziel der Lärmaktionsplanung sein, „ruhige Gebiete vor einer 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 weiterem Umgebungslärm für selbige vorzubeugen. Dies wird als Zielvorgabe betrachtet, die Abweichungen und gegebenenfalls auch Erhöhungen der Pegelwerte erlaubt.

Die für Großstädte etablierte Einordnung der „ruhigen“ Gebiete wird in fünf Kategorien gegliedert. Zur aktuellen Lärmaktionsplanung in Torgau wird jedoch die folgende (bereits 2018 verwendete) Kategorisierung als geeigneter erachtet:

- **Landschaftsraum mit besonders Ruhigen Gebieten:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen, Kantenlänge mindestens 3.700 m und L_{DEN} von < 45 dB(A) in der Kernfläche
- **Ruhiger Landschaftsraum:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen Verbindungen zu benachbarten

Landschaftsräumen, Kantenlänge mindestens 320 m und L_{DEN} von < 55 dB(A) in der Kernfläche.

- **Ruhige Achse mit Erholungs-/Verbindungsfunktion:** Verbindungsweg abseits der Hauptverkehrswege in einem attraktiven Freiraum mit einer Mindestlänge von 1.000 m für eine Gehzeit von etwa 15 min. Unterbrechungen durch andere Verkehrszüge sind möglich.

Diese Kategorisierung wird auch im Lärmaktionsplan 2024 beibehalten. Im Lärmaktionsplan 2018 wurden auf dieser Grundlage vier ruhige Gebiete in den beschriebenen Kategorien festgelegt, die unverändert beibehalten werden.

| Nr. | Bezeichnung des ruhigen Gebietes |
|---|--|
| Landschaftsraum mit besonders Ruhigen Gebieten | |
| 1 | Naturpark Dübener Heide |
| 2 | Dahlener Heide mit Teichgebieten (Großer Teich und benachbarte Teiche) |
| Ruhige Landschaftsräume | |
| 3 | Elbtal zwischen Mühlberg und Greudnitz mit Elbaue Torgau |
| Ruhige Achsen mit Erholungs-/Verbindungsfunktion | |
| 4 | Stadtpark Glacis rund um die Altstadt entlang Schwarzer Graben mit LSG, FFH, SPA |

Tabelle 3: Einteilung Ruhiger Gebiete

Die o. a. Ruhigen Gebiete (sh. auch **Abbildung 5**) sind künftig unter Abwägung aller Belange vor weiterer Verlärmung zu schützen bzw. sofern möglich eine weitere Beruhigung und Sicherung als Erholungsfläche herbeizuführen. Vereinzelt Verlärmungen, bspw. zugunsten der Beruhigung anderer Gebiete, sind dabei trotzdem möglich. Des Weiteren sollten die Ruhigen Gebiete nach Möglichkeit in künftige lärmindernde Maßnahmen einbezogen werden, um der gegebenen Nutzung zu Erholungszwecken gerecht zu werden. Mit dem Beschluss zum Lärmaktionsplan sind die ruhigen Gebiete abwägungsrelevant und sollten zukünftig Berücksichtigung im Rahmen der Bauleitplanung finden.

Kleingartenanlagen werden auch im Lärmaktionsplan 2024 nicht als ruhige Gebiete aufgenommen, da es sich hier nicht um Gebiete handelt, die im Regelfall der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind, sondern eher privat genutzt werden. Nichtsdestotrotz stellen sie zentrumnah gelegene Rückzugsräume vom Alltag dar, die zum Verweilen und/ oder zur Entspannung genutzt werden können.

Mit weiteren - auch innerstädtischen - Aufwertungen von Stadträumen zu Plätzen mit hoher Aufenthaltsfunktion (Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen, Stadtplätzen mit städtebaulicher Gestaltung, wie z. B. Grün, Brunnen, Bänken etc.) können weitere Rückzugsorte entwickelt werden, die nicht zwangsläufig als ruhige Gebiete eingeordnet werden.

2.5 Entwicklung der Lärmsituation in Torgau

2.5.1 Aktivitäten zur Lärminderung der letzten Jahre

Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt sind eingeschränkt, da die Betroffenheiten durch Straßenverkehrslärm ausschließlich auf Straßen auftreten, deren Straßenbaulastträger das Landesamt für Straßenbau- und Verkehr ist. In den letzten Jahren wurden verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt:

- selbstnivellierende Schachtabdeckungen an Straßen mit Asphaltdecke (Schacht-Neubau sowie -Ersatz an Staats- und Bundesstraßen)
- Fahrbahnsanierungen (grundhafter Ausbau) an der Fritz-Reuter-Straße, Unter den Linden, „Woffersdorffplatz“, Elbstraße, Am Stadtpark, Teilabschnitt Solarstraße, Blumenweg, An der Festwiese, Schlachthofstraße, Pestalozziweg - derzeit in Realisierung Ersatzneubau Brücke Schwarzer Graben Solarstraße (Schwerlastverkehr Gewerbestandort „Repitzer Weg“)
- Ausbau barrierefrei Bushaltepunkte: Friedrich-Naumann-Straße, Turnierplatzweg, Röhrweg, Solarstraße - aktuell in Realisierung barrierefreie Haltestellen Straße der Jugend
- Streckenbezogene Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auch aus Lärmschutzgründen im Bereich von schützenswerten Einrichtungen, wie z.B. an Schulen und Kitas)
- Geschwindigkeitsmessungen im innerstädtischen Straßennetz

Weitere bauliche/ verkehrsorganisatorische Maßnahmen befinden sich in Planung, so u. a.

- Umbau Knoten Bahnhofstraße/A.-Bebel-Str./Nordring zum Kreisverkehr (geplante Realisierung 2025)
- grundhafter Ausbau 2.BA Leipziger Wall (geplante Realisierung 2026)
- grundhafter Ausbau Spitalstraße und Domnitzscher Straße (geplante Realisierung 2027/28)

Des Weiteren liegen in der Stadt kommunale Konzepte vor, die weitere verkehrliche Maßnahmen enthalten. Im Jahr 2019 wurde das Radverkehrskonzept erarbeitet, welches u. a. Maßnahmen zur Verbesserung des örtlichen Radwegenetzes sowie weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs enthalten. Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) tragen langfristig zur Minderung der Lärmemissionen bei, indem sie Verlagerungseffekte und damit die Verringerung des Kfz-Verkehrs ermöglichen.

2.5.2 Lärmvorsorge nach 16. BImSchV

Das BImSchG und die BImSchV legen Immissionsgrenzwerte für verschiedenen Gebietstypen fest, ab denen ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz (aktiv oder passiv) besteht. Diese Grenzwerte beziehen sich jedoch ausschließlich auf Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen. Die entsprechenden Grenzwerte sind nachfolgend aufgeführt. Zu beachten ist, dass die Berechnung hier nach RLS-19 erfolgt und demnach nicht wie bei der Lärmkartierung nach BUB.

| Gebietskategorie | L _{DEN} | L _{NIGHT} |
|---|------------------|--------------------|
| Gewerbegebiet | 69 dB(A) | 59 dB(A) |
| Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete | 64 dB(A) | 54 dB(A) |
| Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 59 dB(A) | 49 dB(A) |
| Schulen, Krankenhäuser, Kur- und Altenheime | 57 dB(A) | 47 dB(A) |

Tabelle 4: Auslöseschwellen gemäß 16. BImSchV

Gemäß 16. BImSchV existieren Lärmschutzwände an Abschnitten der Bundesstraßen B 87 und B 182.

2.5.3 Lärmsanierungsprogramme an Bundes- und Staatsstraßen

Neben der freiwilligen Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (in der Baulast des Bundes) durch Gelder der Bundesregierung existiert in einigen Bundesländern – darunter auch im Freistaat Sachsen – ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm, welches durch den Landeshaushalt finanziert wird. Diese Sanierungsprogramme beinhaltet Schallschutzmaßnahmen an stark belasteten Bundes- und Staatsstraßen und orientieren sich an der Vorgehensweise des Bundes. Das bedeutet, dass bei Überschreitung festgelegter Schwellwerte Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen durchgeführt werden können, jedoch auf freiwilliger Basis. Die entsprechenden Auslösewerte sind in der Vergangenheit mehrfach abgesenkt worden, sodass seit 2020 folgende Werte zur Teilnahme am Programm berechtigen:

| Gebietskategorie | L _{DEN} | L _{NIGHT} |
|---|------------------|--------------------|
| Gewerbegebiet | 72 dB(A) | 62 dB(A) |
| Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete | 66 dB(A) | 56 dB(A) |
| Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Schulen, Krankenhäuser, Kur- und Altenheime | 64 dB(A) | 54 dB(A) |

Tabelle 5: Auslöseschwellen zur Aufnahme ins Lärmsanierungsprogramm⁶

Primär sollen die bereitgestellten Fördergelder in aktive Lärmschutzmaßnahmen investiert werden, was jedoch aufgrund innerörtlicher Rahmenbedingungen bzw. Kosten/Nutzen-Abwägungen nur selten umsetzbar ist. In diesen Fällen werden passive Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. der Einbau schallisolierter Fenster in betroffenen Gebäuden, ergriffen. Für den Eigentümer des Gebäudes/der Wohnung bedeutet das eine 75 %-ige Erstattung der Kosten durch den Baulastträger.

In den letzten Jahren erfolgte eine Lärmsanierung an den Straßen K8987 (Dr.-Külz-Ufer / Döbernsche Straße) und K8916 Bennewitz-Beckwitz einschl. Gehweg Beckwitz.

⁶ <https://www.umwelt.sachsen.de/larmsanierung-6137.html>, Abruf am 30.06.2023

Aufgrund der Absenkung der Grenzwerte könnten ggf. Möglichkeiten der erneuten Lärmsanierung an den Bundesstraßen B 87, B 182 und B 183 sowie Staatsstraße S 23, S 24 und S 25 im Stadtgebiet entstanden sein. Entsprechende Prüfungen sind durch die Straßenbaulastträger vorzunehmen.

2.5.4 Vergleich der Lärmkarten 2017 und 2022

Wie bereits erwähnt, ist aufgrund der neu eingeführten Berechnungsverfahren bzgl. Schallpegel und Betroffenheiten die Vergleichbarkeit der aktuellen Lärmkartierung mit der aus 2017/18 nicht gegeben. Lediglich anhand der primären Eingangsdaten kann ein Entwicklungstrend abgeleitet werden.

In den letzten Jahren kam es an den Zählstellen in Torgau zu sehr unterschiedlichen Entwicklungen der Verkehrsmengen. Eine Ursache für diese Schwankungen sind sicherlich die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Allerdings wird aktuell davon ausgegangen, dass die Werte sich 2021 wieder auf ein Normal-Niveau eingepegelt haben, welches aber von dem vormaligen Niveau vor Corona abweicht.

Deutlich ist die signifikante Zunahme der Verkehrsmengen auf der B 182 Süd (Dahlener Straße) zwischen 2015 und 2021 um ca. 4.150 Kfz/ 24 h (+ 40 %). Dagegen stehen leichte Abnahmen auf der B 87 West (Eilenburger Straße) am Ortsausgang, der B 87/ B 183 Ost (Elbstraße) und der B 182 - B 183 Nord (Außenring) um 2 bis 12,5 %. Zudem sind nahezu unveränderte Verkehrsmengen auf der B 87 West (Eilenburger Straße) im Stadtzentrum sowie eine leichte Zunahme an der B 182 Nord (Warschauer Straße) um weniger als 5 % zu verzeichnen.

Die Sv-Anteile und damit auch die absoluten Sv-Belastungen sind teilweise deutlich zurückgegangen - ausgenommen im Abschnitt der der B 182 Süd (Dahlener Straße), an dem zwar der Sv-Anteil abgenommen hat, aber die absolute Sv-Belastung höher liegt und die B 87 West (Eilenburger Straße) im Stadtzentrum, an der sowohl der Sv-Anteil als auch die absolute Sv-Belastung leicht zugenommen haben.

Schlussfolgernd aus dieser Auswertung kann es aufgrund der Verkehrsmengenzunahme an der B 182 Süd (Dahlener Straße) auch zu einer Erhöhung der Lärmbelastung in den letzten Jahren gekommen sein.

3. Fazit

Nach einer umfassenden Analyse der Lärmkartierungsergebnisse ist zu konstatieren, dass in der Stadt Torgau hohe Betroffenheiten mit gesundheitlicher Relevanz sowohl im Tagesmittel als auch insbesondere nachts für die Wohnbevölkerung und auch Kitas- und Schulen bestehen.

Allerdings ist der Handlungsspielraum der Kommune an dieser Stelle sehr begrenzt, da die Bundesstraßen in der Baulast des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr (LASuV) und demnach nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt selbst liegt. Es wird darauf hingewiesen, dass seitens des Baulastträgers teilweise Lärmvorsorge bzw. -sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden. In diesen Bereichen ist zwar teilweise auch mit erhöhten Fassadenpegeln zu rechnen, aber dem Gesundheitsschutz ist mit aktivem oder passivem Lärmschutz Rechnung getragen worden. Damit können für die Hotspots keine direkten kommunalen Maßnahmen vorgeschlagen werden, allgemeingültige Ansätze und Maßnahmenempfehlungen für eine Verbesserung der gesamtstädtischen Lärmsituation werden aber im Folgenden gegeben.

Die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung werden in folgende relevanten **Handlungsfelder** eingeordnet werden können.



Grafik 5: Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung

Dazu gehören zum Beispiel bei den stadtplanerischen Ansätzen, dass im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung keine Planungen neuer Wohnbauflächen an stark belasteten Hauptverkehrswegen oder geplanten Verkehrswegen entstehen bzw. Pufferzonen (durch andere (z. B. Mischnutzungen oder durch Gebäude mit weniger lärmempfindlichen Nutzung) geschaffen werden. Weiterhin können in betroffenen B-Plan-Gebieten Festsetzungen getroffen werden, die die Ausrüstung von Wohngebäuden mit Schallschutzfenstern und Lüftungsanlagen sowie eine Fassadenbegrünung (auch Klima-relevant) vorschreiben. Nicht zuletzt führt eine umwelt- und lärm-schutzgerechte Stadtentwicklung dazu, dass sich die bestehende Lärmsituation für die Wohnbevölkerung nicht weiter verschlechtert.

Die Fortschreibung von bestehenden Planungskonzepten (wie z. B. das Radverkehrskonzept, Verkehrsentwicklungskonzept o. ä.) sollten die stärkere Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV und innovative Mobilitätsformen) beinhalten, um so eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum Umweltverbund zu erzielen und damit die Lärm- und Umweltbelastungen in der Stadt zu senken.

Zum Handlungsfeld Verkehrsorganisation und Verkehrssystemmanagement zählen insbesondere umsetzbare Maßnahmen, wie der Einsatz von (mobilen) Dialogdisplays und die stetige Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch stationäre und auch mobile Blitzer. Mit dieser Maßnahme wird insbesondere auch die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig die zulässige Geschwindigkeit durchgesetzt, um die ohnehin hohen Lärmbelastungen nicht weiter zu erhöhen.

Im Bereich von schützenswerten Einrichtungen, wie Kitas und Schulen ist zu prüfen, ob die Einrichtung von Tempo-30-Regelungen bereits umgesetzt oder einzuführen ist. Die Anordnung von Tempo-30 (ggf. auch nachts) kann insbesondere in Nebenstraßenbereichen zu einer Verbesserung der Lärmbetroffenheiten im Nebennetz führen und die Aufenthaltsqualität dort erhöhen.

Die Bundes- und Staatsstraßen sind in einem normalen bis guten Zustand, vereinzelte Schadstellen ausgenommen. Für die kommunalen Straßen sind Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen kontinuierlich umzusetzen. Dazu könnte ein kommunales Verkehrsinfrastruktur-Erhaltungsmanagement eingeführt bzw. ausgebaut werden, in welchem eine Priorisierung von Straßenerhaltungs- und -verbesserungsmaßnahmen (Ausbau, Sanierung, Niveauregulierung von Schachtabdeckungen) festgelegt und geregelt wird.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Bundes- und Staatsstraßen des Freistaates Sachsen kann die Ausweitung der Berechtigungen für die B 87, B 182, B 183 sowie die S 23, S 24 und S 25 geprüft werden.

Die im Lärmaktionsplan 2018 festgelegten ruhigen Gebiete bleiben auch im Lärmaktionsplan 2024 unverändert erhalten. Sie sind in die in Kapitel 2.4 erläuterten Kategorien eingeteilt und werden ebenda, aber auch nachfolgend nochmal benannt:

- Landschaftsraum mit besonders ruhigen Gebieten:
 - Naturpark Dübener Heide
 - Dahleener Heide mit Teichgebieten
- Ruhige Landschaftsräume
 - Elbtal zwischen Mühlberg und Greuditz mit Elbaue Torgau
- Ruhige Achsen mit Erholungs- und Verbindungsfunktion
 - Stadtpark Glacis

Wie bereits ebenfalls im Kapitel 2.4 erläutert, sollten auch im Zuge der weiteren städtebaulichen Entwicklungen Straßenräume und Platzflächen Aufwertungen mit hoher Aufenthaltsqualität (Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen, Stadtplätzen mit städtebaulicher Gestaltung, wie z. B. Grün, Brunnen, Bänken etc.) erfahren und damit weitere Rückzugsorte für Erholung und zum Verweilen geschaffen werden.

Maßnahmen für den Schienenverkehr sind die Lärmsanierungsmaßnahmen an den Eisenbahnstrecken (Ausstattung einzelner Abschnitte mit Schallschutzwänden, finanzielle Förderung Einbau von Schallschutzfenstern) sowie eine weitere Förderung der Entwicklung von innovativen Lärmschutztechniken, die zentral durch das Eisenbahnbundesamt festgelegt wurden und hier nur informativ enthalten sind.

„Aufgrund der beschriebenen Randbedingungen erfolgte die Erstellung eines Lärmaktionsplanes mit der Ableitung von allgemeinen Maßnahmen der Lärminderung im gesamtstädtischen Gebiet.“

Die öffentliche Beteiligung des Entwurfes zum Lärmaktionsplan erfolgte vom Zeit vom 28.08.2024 bis einschließlich 25.09.2024 in der Stadtverwaltung der Stadt Torgau zu den Öffnungszeiten des Rathauses sowie im Internet im Bürgerbeteiligungsportal der Stadt Torgau und unter www.torgau.eu. Zudem gab es eine Beteiligungsrunde unserer hausinternen Stellen, wie Hoch- und Tiefbauamt oder Verkehrsamt und eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (Landesdirektion Sachsen, LASuV, Polizeidirektion, LfULG) zeitgleich per Mail. Von der Landesdirektion Sachsen ging eine Stellungnahme ein, allerdings ohne Belange. Weitere Stellungnahmen seitens Bürger, Verwaltung und TÖBs wurden nicht gegeben.