

Anlage 5

Abwägungsergebnis

LÄRMAKTIONSPLAN CHEMNITZ -Zusammenfassung Stellungnahmen der Bürger und Institutionen zum Entwurf vom Juni 2015

Vorgebrachte Hinweise und Anregungen zum LAP

Nr.	Name, Adresse	Hinweise und Anregungen	Standpunkt der Stadt Chemnitz
1	<i>Schlüsselnr. 1</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Aus dem LAP wurde zwar deutlich, dass es 15 Hinweise (teilweise von Initiativen) zum Plan gab, aber leider ist nicht ersichtlich, inwieweit diese berücksichtigt werden bzw. wie mit den Bürgermeinungen umgegangen wird. Gibt es ein Wertungssystem? Werden Einzelmeinungen bzw. Gruppenmeldungen unterschiedlich gewichtet? Die Einbeziehung bzw. Mitarbeit der Bürger und Bürgerinitiativen bei der Erstellung des LAP ist wesentlich stärker zu nutzen, z. B. durch Einbindung in den ämterübergreifenden Arbeitskreis Verkehrsökologie. Durch die Veröffentlichung von Untersuchungen und Konzepten in bürgerfreundlicher, verständlicher Form ist eine breitere Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Die verschiedenen Stadtübersichten mit den unterschiedlichen Kriterien (Anlagen, Abbildungen) werfen für den Bürger Fragen auf. Für die Lärm belasteten Straßen werden vielfältige Fachbegriffe (Lärmbrennpunkte, Lärmindex, Lärmkartierung usw.) verwendet und dann gibt es noch die Tabelle der 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- die EG-Umgebungsärmrichtlinie und ihre Umsetzung sehen ausdrücklich die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit an der Erstellung des LAP vor. Die Stadt Chemnitz hat hierzu verschiedene Kommunikationswege genutzt, wie Internet, Auslegung des LAP in Räumen der Stadtverwaltung, Vorstellung in städtischen Ausschüssen, Informationsveranstaltungen usw..</p> <p>Speziell auf der Internetseite der Stadt waren alle wichtigen Informationen über die Lärmsituation und die LAP sowie die damit zusammenhängenden Themen vorhanden bzw. weiterführende Informationen und Erläuterungen auf der Internetseite des Landes Sachsen verfügbar. Eine Einbeziehung der Öffentlichkeit in einen verwaltungsinternen Arbeitskreis ist nicht zielführend, da es dort um die Lösung konkreter Einzelprobleme geht. Die Verwaltung steht zudem permanent für die Beantwortung von Fragen und die Entgegennahme von Vorschlägen zur Verfügung. Zu bestimmten Schwerpunktthemen wie</p>

	<p>"lautesten Straßen". Warum wo welche Straßen aufgeführt sind bzw. dann nicht mehr auftauchen, ist unverständlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Datum des Bearbeitungsstandes ist der 09.09.2014. Wie werden erhebliche Änderungen in der Datenlage bei der weiteren Konzeptbearbeitung berücksichtigt? So wird bei der Bevölkerungsentwicklung nur Chemnitz bis 2030 von einem Rückgang von 10 % ausgegangen. Die Einwohnerzahl zum 30.06.2015 bildet bereits ein signifikantes Wachstum zu den Vorjahren ab und eine aktuelle Bevölkerungsprognose der Bertelsmann-Stiftung verweist nur noch auf ein Sinken von 4,8 %. • Der unter Punkt 3.7 bzw. 4.7 aufgeführte Aufbau eines umweltabhängigen Verkehrssystemmanagements wird begrüßt. Im Verkehrsentwicklungsplan wird von einem integrierten regionalen Verkehrsmanagement zur effektiven Verkehrslenkung gesprochen. Geht es hier um das gleiche System? Weiterhin sollte in Zusammenarbeit mit Partnern der Stadt und der Region (Landesregierung, Universitäten, ZVMS) ein kompatibles System der Datenerfassung entwickelt werden, das neben der Integration der Lichtzeichenanlagen, der ÖPNV-Bevorrechtigung, der Wegweisung und des Parkleitsystems auch die Fragen des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt. Das vermissen wir im LAP. • Wichtig ist eine weitere Abnahme der Verkehrsbelastung an den Hauptverbindungsstraßen im Wohngebiet, dazu gehören u. a. die Stollberger Straße, die Helbersdorfer Straße, die Scheffelstraße (zwischen Helbersdorfer und Stollberger Straße), die Straße Usti nad Labem (zwischen Carl-Hamel-Straße und 	<p>z.B. B 174, Südring u. a. wurden und werden gesonderte Bürgerversammlungen durchgeführt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - die strategischen Lärmkarten und die Lärmaktionspläne sollen bei bedeutsamen Entwicklungen und spätestens alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden. Es besteht eine Berichtspflicht. Eine Überarbeitung der Lärmkarten erfolgt im Jahre 2017, wobei hierfür auch die aktuellen Grundlagendaten Verwendung finden (z.B. Einwohnerzahlen, Verkehrszahlen, Straßennetz usw.)</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - wird in Umsetzung von Pkt 4.7 bzw. in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - wird in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet</p>
--	---	--

	<p>Südring), die Wenzel-Verner-Straße, die Dittersdorfer Straße, die Arno-Schreiter-Straße, die Wolgograder Allee, die Burkhardtsdorfer Straße und die Markersdorfer Straße.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Sanierungen von Straßen innerhalb des Gebietes Chemnitz-Süd sollten ab sofort lärmindernde Beläge verwendet werden, so bereits bei den nächsten Baumaßnahmen auf der Wolgograder Allee. <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Entwicklung einer nutzergerechten Infrastruktur für die nichtmotorisierten Verkehrsarten sollte auf die Erhaltung der im Gebiet vorhandenen Fußwege (z. B. von der Endstelle der Linie 22 zum Eisenweg) mit Nachdruck gedrungen werden. Entsprechend der immer älter werdenden Bevölkerung im Gebiet sind bei der Sanierung von Straßen barrierearme Maßnahmen stets zu berücksichtigen, z. B. das Anlegen von Querungshilfen. Ebenso ist bei Veränderungen in der Straßenführung eine umfassende Prüfung der Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmer erforderlich. So hat die positive Auswirkung der beiden Kreisverkehre auf der Wolgograder Allee (flüssiger Verkehr, Verringerung von Verkehrslärm und -missionen) im Bereich der beiden gegenüberliegenden Bushaltestellen "Fritz-Fritzsche-Straße" für Fußgänger einen Negativeffekt: der gleichmäßig fließende Verkehr erschwert besonders mobilitätseingeschränkten Personen die sichere Querung der Straße. Hier muss eine Querungshilfe nachgerüstet werden. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- soweit es die jeweils aktuellen Fördermöglichkeiten erlauben, kommen lärmindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz (sieht LAP Pkt. 4.4), die Stadt Chemnitz setzt sich darüber hinaus im Rahmen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen dafür ein, dass solche Beläge vollumfänglich Niederschlag in den anerkannten Regeln der Technik finden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>- wird in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet, ebenso im Alltagshandeln der Verwaltung. Generell ist die Stadt weiter intensiv bemüht, die Belange des Fußgängerverkehrs und der Barrierefreiheit zu beachten und die Bedingungen hierfür zu verbessern.</p>
--	---	--

		<p>Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Bau weiterer Kreisverkehre wird von uns begrüßt und sollte in Chemnitz-Süd bzw. ganz Chemnitz fortgesetzt werden, u. a. im Kreuzungsbereich Stollberger Straße/Friedrich-Viertel-Straße/Neukirchner Straße. • Ein weiterer wichtiger Punkt ist die im LAP genannte Entwicklung einer nutzergerechten Infrastruktur für die nichtmotorisierten Verkehrsarten und eine angemessene Entwicklung der Straßeninfrastruktur unter Berücksichtigung der Zusammenhänge von Netzkapazitäten und Verkehrsnachfrage, bei uns besonders unter Beachtung der Entlastung des Straßennebennetzes vor allem in Wohngebieten durch Bündelung im Straßenhauptnetz.(LAP: Fortführung der flächenhaften Verkehrsberuhigung außerhalb des Straßenhauptnetzes). <p>Dazu schlagen wir die Schaffung von 30 km/h Zonen für alle Straßen vor, die von der Wolgograder Allee abgehen. Teilweise ist das bereits geschehen. Insbesondere gilt dies für die komplette Arno- Schreiter-Straße. Auch für die Scheffelstraße zwischen Stollberger und Helbersdorfer Straße sollte Tempo 30 zur Lärmreduktion beitragen.</p>	<p>- wird zur Kenntnis genommen und in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet; ebenso im Alltagshandeln der Verwaltung, in welchem Umfang solche Maßnahmen umgesetzt werden können, hängt vor allem von der Bereitstellung der nötigen finanziellen Mittel im Haushalt der Stadt Chemnitz ab.</p> <p>- wird zur Kenntnis genommen und in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet, ebenso im Alltagshandeln der Verwaltung.</p> <p>- wird zur Kenntnis genommen und in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet, insbesondere in den Planungen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung; einzelne Geschwindigkeitsregelungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, können aber in Umsetzung des Pkt 4.5 „Differenziertes Geschwindigkeitskonzept“ des LAP Beachtung finden.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Weiterhin sollte auf eine Reduktion des LKW-Durchgangsverkehrs orientiert und weitestgehend nur noch Ver- und Entsorgungsverkehr gestattet werden (z. B. Burkhardtendorfer Straße und Seitenstraßen der Wolgograder Allee). Gleiches trifft auch für das Parken und Abstellen von LKW zu. Entsprechendes sollte auch für die Arno-Schreiter-Straße gelten. <p>Die derzeit geplante neue Busführung über diese Straße ist im Sinne des LAP nicht akzeptabel. Der Bus könnte alternativ über die Wolgograder Allee geführt und eine Bushaltestelle an der ehemaligen Wendeschleife in Höhe Am Hochfeld eingeplant werden.</p> <p>Lärmauffällige Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Südring: <ul style="list-style-type: none"> o Die Darstellung unter Punkt 4.8 können wir bestätigen. Hinweisen möchten wir dabei darauf, dass die Auswirkungen auf die Lärmerhöhung durch den erfolgten Rückbau besonders zu berücksichtigen sind. Die Lärmbelastung ist besonders in der Nacht gestiegen. Die Durchlassfähigkeit des Südrings in der Hauptverkehrszeit ist nachvollziehbar und wichtig aufgrund der Funktion dieser Straße. <p>Wir schlagen eine Reduzierung des Tempos im Bereich der Paul-Bertz-Straße auf dem Südring in den Nachtstunden vor, vergleichbar mit entsprechenden Maßnahmen auf vielen Autobahnen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - wird zur Kenntnis genommen und in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet. Die Einschränkung von Lkw-Verkehren auf bestimmten Straße ist gemäß Verkehrsrecht nur in engen Grenzen möglich, ebenso das Verhindern von Lkw-Parken; Maßnahmen hier können nur im Einzelfall bewertet werden und sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. - wird zur Kenntnis genommen, ist aber im Detail kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung sondern der Nahverkehrsplanung. - wird zur Kenntnis genommen, ist aber im Detail kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung sondern der Umsetzung im Zug der von der Studie aufgezeigten Möglichkeiten sowie der angestrebten Deckensanierungen sowie verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Zuge des Südrings; hier sind aber zunächst die verkehrlichen Auswirkungen insbesondere auch von Geschwindigkeitsreduzierungen auf die Flüssigkeit des Verkehrs und damit auch auf die Luftschadstoffbelastung sowie die Verkehrssicherheit zu untersuchen und abzuwägen; der Ansatz, hier über Teststrecken und Modellvorhaben neue Erkenntnisse zu gewinnen, wird unterstützt und von der Verwaltung im Rahmen ihrer Möglichkeiten verfolgt.
--	--	--	---

		<p>o Positiv sehen wir die Testphase des Überholverbots für LKW. Aufgrund der langen Überholphasen erscheint uns jedoch eine Erweiterung oder ein Hinweisschild schon vor der Kreuzung Helbersdorfer Straße als sinnvoll.</p> <p>o Wir begrüßen die Erstellung der Studie zum Südring . In dieser Studie wird jedoch nicht auf die verschiedenen Quellen des Lärms, die oft von LKW herrühren, eingegangen. Für die Anfahrt bzw. Abfahrt, gerade in Höhe der Paul-Bertz-Straße, sind verschiedene Lärmursachen zu sehen. So sind es beim Anfahren von der Kreuzung Helbersdorfer Straße in Richtung Neefestraße vor allem Motorengeräusche durch das Anfahren und von der Neefestraße kommend in Richtung Helbersdorfer Straße vor allem Rollgeräusche. Dementsprechend werden auch unterschiedliche Maßnahmen Wirkung zeigen. Eine Kombination von erarbeiteten Maßnahmen erscheint sinnvoll. Aus Richtung Annaberger Straße könnte dies eine grüne Welle sein. Aus Richtung Neefestraße lärmindernder Asphalt und die Geschwindigkeitsreduzierung in der Nacht (die überwacht werden muss, wobei wir von einem stationären Blitzer abraten). Die unter Punkt 5.5 im dritten Anstrich genannte Form von Lärmschutzmaßnahmen (niedrige, abgerundete Schallschutzwände) könnte auch im innerstädtischen Bereich, z. B. an Straßen wie dem Südring sinnvoll sein. Vielleicht könnte es entsprechende Teststrecken geben.</p> <p>• Stollberger Straße: o Neben den bereits bekannten und aufgeführten Lärmproblemen kann die vorgesehene Fällung von Pappeln zwischen Scheffelstraße und Friedrich-Hähnel-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. - das Hinweisschild vor der Kreuzung Helbersdorfer Str. wurde realisiert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - in der Studie wurde richtlinienkonform (RLS 90) auch die verschiedenen Lärmquellen in Ansatz gebracht. - es werden verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung im Bereich des Südverbundes geprüft. So wird unter anderen eine Deckensanierung des Südverbundes, 1. Abschnitt zwischen KP Markersdorfer Straße bis KP Helbersdorfer Straße (Pilotprojekt) Bauausführung im Sommer 2017 und im 2. Abschnitt zwischen KP Helbersdorfer Straße bis Zufahrt Paul-Bertz-Straße Bauausführung im Sommer 2018 durchgeführt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - Eine Lärmschutzwirkung von Straßenbegleitgrün ist nicht gegeben, sondern wird subjektiv empfunden. Vgl. Handlungsfeld 6 LAP.</p>
--	--	---	--

	<p>Straße zu weiterer Lärmzunahme und Staubbelastung führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wolgograder Allee: <ul style="list-style-type: none"> o Insbesondere im Bereich der Wohnbebauung fühlen sich Anwohner durch den Verkehr auf der Straße gestört. Der Lärm wird teilweise auch durch nicht sachgerecht durchgeführte Reparaturen hervorgerufen. o Eine weitere Lärmverringerung kann durch den geplanten Umbau der Wolgograder Allee zwischen den Kreisverkehren und vom Kreisverkehr Arno-Schreiter-Straße/Wolgograder Allee zur Markersdorfer Straße mit einhergehender Reduzierung der Fahrspuren sorgen. Dieser sollte zeitnah erfolgen und mit den schon gegebenen Hinweisen zur Fahrbahngestaltung (Problem Einmündung Am Harthwald) und Errichtung eines Fahrradweges sowie der Berücksichtigung von Querungshilfen, unter Einbeziehung interessierter Bürger in der Planungsphase, erfolgen. o Die Weiterführung der Begrünung/Bepflanzung der Straßenränder als lärmreduzierende Maßnahme ist in die kommenden Baumaßnahmen einzubinden. • Helbersdorfer Straße: <ul style="list-style-type: none"> o Die Straße wird als Durchgangsstraße genutzt und zeigt ein hohes Verkehrsaufkommen und damit verbunden entsprechende Lärmbelastungen. o Durch den Rückbau und Abriss vieler Wohnhäuser am Helbersdorfer Hang zwischen der Scheffel- und Friedrich-Hähnel-Straße ist die Schallausweitung dieses erheblichen Verkehrslärmes von der Helbersdorfer Straße bis hoch zu den Wohnblöcken an der Carl-Bobach-Straße spürbar. • Wladimir-Sagorski-Straße: 	<p>Für die gefälltten Pappeln wurden neue Bäume gepflanzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - wird zur Kenntnis genommen, ist aber im Detail kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung; der Umbau des fehlenden Verbindungstücks zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen hängt davon ab, ob im Haushalt der Stadt die notwendigen finanziellen Mittel eingeordnet werden können; die konkreten Hinweise werden beachtet. - wird zur Kenntnis genommen und in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet, insbesondere in den Planungen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung. Einzelne Geschwindigkeitsregelungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, können aber in Umsetzung des Pkt 4.5 „Differenziertes Geschwindigkeitskonzept“ des LAP Beachtung finden. - siehe „Helbersdorfer Straße“
--	---	--

	<p>o Vom Lärm, der von dieser Straße ausgeht, sind besonders die Anwohner der Faleska-Meinig-Straße und der Bruno-Granz-Straße betroffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Scheffelstraße: <p>o Beruhigung im Bereich der Waldzone (NaturWaldinsel Helbersdorf) durch Einführung einer 30-er Zone auf der Scheffelstraße.</p> <p>Ruhige Gebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neben den bereits im Lärmaktionsplan genannten ruhigen Gebieten, bestehen im Gebiet Chemnitz-Süd eine Vielzahl weiterer Grünanlage und Kleingartenvereine. Hervorzuheben sind dabei die Markersdorfer Oase (Lärmschutz an der Wolgograder Allee) und die in Kategorie 2 aufzunehmende "NaturWaldinsel Helbersdorf. Um zukünftige Fehlentwicklungen zu vermeiden gilt es, lärmarme und emissionsreduzierte Siedlungs- und Verkehrsstrukturen zu erhalten oder zu errichten. Der wichtigste Punkt dabei ist die Gestaltung des Verkehrsaufkommens. <p>Radverkehrsinfrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für Chemnitz-Süd ist die Schaffung eines umfassenden Radwegenetzes innerhalb des Gebietes, als Verbindungswege im Nahbereich zur Verringerung des motorisierten Verkehrs sinnvoll. • Ein Radweg entlang der Stollberger Straße sollte - wo möglich - entlang von Nebenstraßen führen und ausgeschildert sein. • An wichtigen Knotenpunkten sind Bike & Ride-Standorte anzulegen. <p>ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein attraktiver ÖPNV spielt eine besondere Rolle bei der Reduzierung des PKW -Verkehrs. 	<p>- siehe „Helbersdorfer Straße“</p> <p>Wurde zum Teil berücksichtigt.</p> <p>- die im LAP aufgenommenen Gebiete als „Ruhige Gebiete“ wurden u.a. mit dem Grünflächenamt, Kleingartenbeirat abgestimmt. Weitere werden bei Überarbeitung des LAP 2018 überprüft.</p> <p>- wird zur Kenntnis genommen, ist aber im Detail kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung sondern der Radverkehrsplanung; mit B-088 / 2013 – Juni 2013 wurde die Radverkehrskonzeption für die Stadt Chemnitz beschlossen, in welchem Umfang die dort enthaltenen Maßnahmen umgesetzt werden können, hängt vor allem von der Bereitstellung der nötigen finanziellen Mittel im Haushalt der Stadt Chemnitz ab.</p> <p>- wird zur Kenntnis genommen, ist aber im Detail kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung sondern der Nahverkehrsplanung; mit B-002/2106 wurde der NVP</p>
--	---	---

	<p>Dazu zählt in erster Linie die Bereitstellung Bedarfsgerechter Infrastruktur und Verkehrsangebote im ÖPNV sowie die Weiterführung des Chemnitzer Modells und die Gewährleistung einer hohen Erschließungs- und Angebotsdichte sowie eines Mobilitätsmanagements.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neben Möglichkeiten zur Gewinnung neuer ÖPNV-Fahrgäste sollten auch die Ursachen wesentlicher rückläufiger Entwicklungen (z. B. 41 % weniger Fahrgäste auf der Linie 22 ohne relevante Änderungen an den Einwohnerzahlen der betroffenen Gebiete, jedoch spürbare Steigerung beim Individualverkehr) untersucht werden. • Die P&R-Parkplätze sowie überhaupt der Gedanke der Verbindungsmöglichkeit zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr sollten unter keinen Umständen aufgegeben und die Nutzung stärker gefördert werden. • Schwerpunkte aus Sicht des Bürgernetzwerkes im Bezug auf den Nahverkehr sind: <ul style="list-style-type: none"> o Anbindung aller Stadtteile des Heckert-Gebietes an das Vita-Center o Anbindung aller Gebiete im 10-Minuten-Takt ins Zentrum (Zentralhaltestelle) o Taktweiterführung einer Quartierslinie nach 18 Uhr und am Wochenende o Anbindung der Bonhoeffer-Kirchgemeinde auch am Wochenende • Aufgrund von Bürgerhinweisen sollte auch bei Verkehrsumleitungen im Vorfeld eine aufkommende Lärmbelastung geprüft werden. Aktueller Anlass war die Umleitungsregelung über die Straße Usti nad Labem zwischen Carl -Hamel-Straße und Südring infolge 	<p>im Januar 2016 beschlossen; in dessen Aufstellung nahmen die hier geschilderten Themen einen breiten Raum ein.</p> <p>- wird zur Kenntnis genommen, ist aber im Detail kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>- wird zur Kenntnis genommen, ist aber im Detail kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung sondern der Nahverkehrsplanung; mit B-002/2106 wurde der NVP im Januar 2016 beschlossen; in dessen Aufstellung nahmen die hier geschilderten Themen einen breiten Raum ein.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - ist nicht Thema des LAP</p>
--	--	---

		<p>von Straßenarbeiten auf der Stollberger Straße. Das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Straße Usti nad Labem führte zu einer stärkeren Lärmbelastung für die Bewohner des angrenzenden Wohngebietes und zu einem größeren Sicherheitsrisiko für Kinder (Kitas, Grundschule, Kinder- und Jugendhaus „UK“.</p>	
2	<i>SchlüsseInr. 2</i>	<p>- Grundsätzlich erscheint der Planentwurf vom Aufbau und Inhalt her sehr solide, es gibt unsererseits keine grundlegenden Vorbehalte oder Anmerkungen. Insbesondere die Herangehensweise an die Aufgabe mit Evaluierung des LAP 2009 und der Identifikation von Schwerpunktbereichen, die zudem mit Steckbriefen charakterisiert werden, ist sehr positiv.</p> <p>Schwierig realisierbar ist die Balance zwischen allgemeinen Festlegungen zum Lärmschutz, die dann bei der Realisierung konkreter Maßnahmen Anwendung finden und ganz speziellen, auf den Einzelfall zugeschnittene Maßnahmen, deren Evaluierung zu bestimmten Terminen möglich ist. Der LAP integriert beide Ansätze, in dem der Maßnahmenkatalog in Kap. 4 eher allgemein formuliert ist, die Steckbriefe jedoch ganz konkrete Maßnahmen für die ermittelten Hauptbelastungsstrecken vorsehen. Hier wäre zu beobachten, inwieweit diese Vorgehensweise Erfolg versprechend ist. Die gewonnenen Erkenntnisse bei der nächsten Fortschreibung berücksichtigt werden. Trotzdem sollten möglichst viele Maßnahmen konkret formuliert werden, um deren Umsetzung zu befördern.</p> <p>Bei der Maßnahmenplanung kommen Maßnahmen der Stadt- und Bauleitplanung nahezu kein Gewicht zu, in Evaluierung des LAP 2009, Punkt 3.1 wird zudem beschlossen, diesen Punkt nicht fortzuführen (hier wäre</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Fortschreibung des LAP beachtet</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und bei weiteren Planungen beachtet.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte</p>

	<p>ein Alternativvorschlag hilfreich, wie zukünftig das Thema befördert werden könnte). Wir regen an, diesen Maßnahmenansatz in geeigneter Weise trotzdem weiter zu verfolgen und nicht pauschal darauf zu verzichten. Dies insbesondere unter dem Hintergrund, dass im Rahmen des Bevölkerungsrückgangs durch Abriss und Rückbau zunehmend neue Flächen verlärmert werden und es daher erstrebenswert ist, abschirmende Bebauung zu erhalten und einer adäquaten Nutzung zuzuführen.</p> <p>Die Verständlichkeit des Textes mit den darin enthaltenen planerischen Fach-Abkürzungen könnte durch die Ergänzung eines Abkürzungsverzeichnisses erhöht werden.</p> <p>Zur Reduzierung des Aufwands der Stadt für die abschließende Berichterstattung empfehlen wir, durch den Auftragnehmer möglichst die erforderliche Kurzzusammenfassung des LAP von nicht mehr als 10 Seiten mit erstellen zu lassen. Wahlweise genügt es auch, den Meldebogen zur Berichterstattung ab Punkt 3 vollständig ausgefüllt werden, dessen Aufbau orientiert sich an den für die Kurzzusammenfassung erforderlichen Angaben.</p> <p>Zu einzelnen Textpassagen des Planentwurfs haben wir darüber hinaus noch folgende konkrete Anmerkungen: Kap. 2.3, S 4, Abs. 2 Wir empfehlen die Ergänzung, dass die Bewohner anteilig auf die Fassadenpunkte aufgeteilt werden. Damit wird klar, auf welche Weise die Lärmbetroffenheit ermittelt wird.</p> <p>Kap. 2.3, S 5, letzter Abs. Hinsichtlich neu gebauter Strecken bleibt zu erwähnen, dass durch die Grenzwerte der 16. BImSchV</p>	<p>Planung. In einer wechselseitigen Verzahnung mit dem Flächennutzungsplan und den Bebauungsplänen einer Gemeinde, ggf. auch mit überörtlichen Planungen, soll die Lärmaktionsplanung Anregungen und Impulse zur Lärmvermeidung und Lärminderung geben. Hinweis auf die weitere Berücksichtigung der Aspekte wurde im LAP ergänzt.</p> <p>LAP wurde dahingehend ergänzt.</p> <p>LAP wurde dahingehend ergänzt.</p>
--	---	---

		<p>gesundheitsgefährdende Belastungen i.d.R. verhindert werden. Die Belastung ist an diesen Strecken eher moderat (=> Belästigung). Einschränkend muss angemerkt werden, dass beim Neubau oftmals bislang eher ruhige Gebiete neu verlärmert werden und dementsprechend eine erhöhte Sensibilität der Anwohner gegeben ist.</p> <p>Kap. 2.4, S 5 Wir empfehlen, auch im Text ein Hinweis auf eventuelle Mehrfachbelastung durch Straße und Schiene (Bahn und Straßenbahn) aufzunehmen. Tabelle 1 berücksichtigt dies bereits durch eine entsprechende Spalte.</p> <p>Kap. 2.5 S 6ff Bereits in diesem Kapitel könnten die vorgenannten Mehrfachbelastungen mit erwähnt und in geeigneter Weise gewichtet werden. Es geht aus dem Text nicht klar hervor, ob neben der Ermittlung der besonders lärmarmen Straßen zusätzlich der BI-Index für die untersuchten Gebiete ermittelt wurde und es zu entsprechenden Überschneidungen kommt oder ob der BI-Index ganz speziell nur noch für die in Tab. 1 enthaltenen lauten Straßen gebildet wurde.</p> <p>Kap. 2.6, S 9 Abs. 1 Wir empfehlen den Hinweis, dass bei der Lärmberechnung für lärmarme Splittmastixasphalte bereits ein entsprechender Abschlag von - 2 dB(A) (ab 60 km/h) angesetzt ist, d.h. sich diese schon im Ergebnis niederschlagen, während bei den neuen Bauweisen keine Korrektur erfolgt ist, d.h. deren Wirkung nachträglich quantifiziert werden muss.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ist im LAP enthalten.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der BI-Index ist für die lautesten Straßen (Straßenverkehrslärm) und für die Schienenstrecken (Straßenbahn, Stadtbahn) ermittelt worden. Daraus ergeben sich die maßgeblichen Lärmbrennpunkte</p> <p>LAP wurde dahingehend ergänzt.</p>
--	--	--	---

		<p>Kap. 2.9, S 11 Die Kartierungsergebnisse des EBA liegen seit Ende 2014 vor. Wenn schon aufgrund des Arbeitsstandes des LAP keine vollständige Integration der EBA-Ergebnisse mehr stattfinden kann, so sollte zumindest verbal darauf eingegangen werden.</p> <p>Kap. 3, S 16ff Im Rahmen einer kurzen Einführung könnte zur Verbesserung der Verständlichkeit nochmals die Zielstellung der Evaluierung erläutert werden.</p> <p>Kap. 4.4, S 25 bzw. Kap. 5.2, S 33 Die Maßnahmen könnte durch den Punkt "Überwachung der bereits realisierten lärmarmen Beläge" ergänzt werden. Über die Sammlung akustischer und bautechnischer Daten kann Chemnitz dazu beitragen, die Regelbauweise zu befördern. Wahlweise könnte dieser Punkt auch in Kap. 5.2 als langfristiger Ansatz mit aufgenommen werden.</p> <p>Anlage 1, S 6 Handlungsfeld 5: Infrastruktur und -sanierung Anmerkung: Es erfolgt eine einseitige Fixierung auf den LOA 5D. Auch für den SMA-LA liegen inzwischen ähnlich gesicherte Erkenntnisse und einige Probestrecken (auch in Chemnitz) vor. Für beide Beläge wurden durch die FGSV im letzten Jahr Einbauhinweise veröffentlicht, als R1-Regelwerk eine erste Etappe auf dem Weg zur Regelbauweise.</p>	<p>LAP wurde dahingehend ergänzt. - auf die Kartierungsergebnisse des EBA wird im LAP textlich eingegangen.</p> <p>LAP wurde dahingehend ergänzt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Mit In Kraft treten der neuen RLKSb besteht die Möglichkeit neue Fahrbahnbeläge unter Auflagen zu bauen. SMA LA und LOA sind aber noch keine Regelbauweisen. Im Rahmen der bereits durchgeführten BV sind beide Beläge geeignet. Es hat sich herausgestellt, dass bei überwiegendem PKW Verkehr der LOA die bessere Lärminderung gegenüber dem SMA LA zeigt. In Maßnahme 4 wird auf „lärmmindernde Fahrbahnbeläge in geeigneter Bauart“ abgestellt.</p>
--	--	---	--

		<p>Steckbriefe</p> <p>Es wäre zur Quantifizierung der Entlastungswirkung hilfreich, wenn in die entsprechenden Steckbriefe das Maß der Belastung mit aufgenommen werden könnte, beispielsweise durch die Anzahl betroffener Anwohner. Die Angabe einer Pegelhöhe erscheint schwieriger realisierbar, ggf. als Spanne "von-bis" möglich. Ggf. kann das Entlastungspotenzial mit beschrieben werden.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>- die Steckbriefe werden dahingehend nicht ergänzt. Die einzelnen Aussagen sind im LAP enthalten. So wird z.B. in der „Tabelle der Einzelmaßnahmen an Lärmbrennpunkten“ steckbriefbezogen auf die Entlastungswirkung von Lärminderungsmaßnahmen eingegangen. Die Anzahl der Betroffenen ist in Tabelle 1 enthalten.</p>
3	<i>Schlüsselnr. 3</i>	<p>- Folgender Sachverhalt zur Lärmbelästigung:</p> <p>Im Bereich der Semmelweisstraße verläuft parallel die Neefestraße (B 173), die als Zubringer für die Autobahn A 4 und A 72 dient. Durch das enorme Verkehrsaufkommen (vor allem LKW) nimmt die Lärmbelästigung und Feinstaubbelastung stetig zu. Messungen im Bereich Grundstück 49 und 51 mit dem Messgerät Environment PCE-EM 882 haben in einen Abstand von ca. 25 m und einer Höhe von ca. 1,60 m folgende Werte ergeben.</p> <p>Sonntags in der Zeit von 22:15 - 23:15 Uhr 60-86 dB(A) Montags in der Zeit von 17:00 - 19:00 Uhr 70- 84 dB(A) und von 23: 15 - 23:45 Uhr 65-80 dB(A) Dienstags in der Zeit von 19.45 - 20:45 Uhr 65- 85 dB(A).</p> <p>Diese Werte sind auf keinen Fall so hinnehmbar auch wenn uns bewusst ist, dass der Lärmpegel berechnet wird und dass nur ein kleiner Zeitraum von uns erfasst wurde. Aber diese Werte zeigen auch, dass vor allem in den Zeiten wo man etwas Ruhe braucht, die Lärmbelästigung am höchsten ist. Weiter nimmt die Feinstaubbelastung stetig zu, so dass Gartenmöbel ständig mit einer feinen schwarzen schmierenden Schicht belegt sind, die wir alle einatmen, wenn man sich nach</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- im Jahr 1995 wurde die Neefestraße in dem Abschnitt 4-streifig ausgebaut. Mit dem Umbau der Straße wurden im Sinne der Lärmvorsorge (16.BImSchV) auch umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der angrenzenden Wohngrundstücke realisiert. Die Grundlage der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen bildete eine schalltechnische Prognoserechnung mit dem Ziel, den Immissionsgrenzwert (IGW) der 16.BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet in den angrenzenden Wohngrundstücken einzuhalten. Mit der Planung und der Realisierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurde dies größtenteils in den schutzbedürftigen Bereichen erreicht. Nur z. T. in den oberen Etagen der Wohngebäude der Semmelweisstraße waren zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach erforderlich, da hier die IGW zur Nachtzeit nicht eingehalten werden konnten.</p> <p>Aus heutiger Sicht wird festgestellt, dass aufgrund einer gestiegenen Verkehrsbelegung auf der Neefestraße auch ein höherer Lärmpegel (Erhöhung</p>

		<p>der Arbeit im Freien erholen möchte oder der Gartenarbeit nachkommt. Erschwerend kommt hinzu dass der Straßenzustand der Neefestraße immer schlechter wird und es durch Absinken der Kanaldeckel auf der Fahrbahn zu Erschütterungen kommt, die die Substanz der Häuser angreift. Erschütterungen sind in den Häusern wahrnehmbar und führen zu Rissbildung.</p> <p>Unsere Vorschläge zur Beseitigung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herabsetzen der Geschwindigkeit auf 50 km für LKWs und in den Nachtstunden für alle Fahrzeuge - Beseitigung der Fahrbahnmängel (Anheben der Kanaldeckel kurzfristig) regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen vor allem auch mal in den Nachtstunden - Überprüfung der Schallschutzmauer da man schon an einigen Stellen durchschauen kann (im Bereich der Pflanzkübel, Höhe .Semmelweisstr. 51. 	<p>um ca. 2 dB(A)) im Vergleich zur Verkehrsprognose des Schallschutzgutachtens 1993 vorhanden sein wird. Das hat zur Folge, dass im Bereich der Grundstücke an der Semmelweisstraße im Vergleich zur damaligen Lärmbewertung eine höhere Lärmsituation feststellbar ist.</p> <p>Im Rahmen der 2. Stufe der Lärmkartierung (EU-Umgebungslärmrichtlinie) 2012 wurde auch der Verkehrslärm im Abschnitt der Neefestraße kartiert. Die Ermittlung der Geräuschimmissionen wurde für Straßen nach der Vorschrift "Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS" durchgeführt. Die berechneten Mittelungspegel der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} an den Gebäuden der Semmelweisstraße im Abschnitt der Neefestraße ergaben, dass die gesundheitsrelevanten Schwellenpegel nach dem Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen von 65/55 dB(A) tags/nachts, bei deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu prüfen und in Erwägung zu ziehen sind, nicht überschritten werden. Demzufolge besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf im Sinne der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Der Bauzustand der Schallschutzwand ist dem Alter entsprechend gut. Im Rahmen der turnusmäßigen Prüfungen wird der Bauzustand laufend dokumentiert. Eine Instandsetzung und Erweiterung der Lärmschutzwände ist mittelfristig nicht geplant. Die mit den turnusmäßigen Prüfungen festgestellten Schäden an den Lärmschutzwänden werden durch das Tiefbauamt zeitnah beseitigt.</p> <p>Die in der landwärtigen Fahrspur befindlichen</p>
--	--	--	--

			<p>Schachtdeckel sind durch Einbau einwalzbarer Schachtdeckel zu ersetzen. Der Einbau der neuen Schachtdeckel kann nur unter Vollsperrung erfolgen. Die Maßnahme wird durch das Tiefbauamt vorbereitet. Eine Realisierung wird für 2016 angestrebt.</p> <p>Die Erneuerung des Fahrbahnbelages der Neefestraße ist erforderlich. Die Maßnahme ist in den Haushalt mit aufzunehmen. Eine Realisierung ist in Abstimmung mit weiteren Baumaßnahmen nicht vor 2018 realistisch.</p>
4	Schlüsselnr. 4	<p>Aus Sicht des LfULG stehen der Planung keine Bedenken entgegen</p> <p>Die Belange des Fluglärms, Belange der Anlagensicherheit / Störfallvorsorge sowie Belange des Fischartenschutzes bzw. der Fisch- und Teichwirtschaft sind nicht berührt.</p> <p>Zu den Belangen des Strahlenschutzes werden im Rahmen des Lärmaktionsplanes keine speziellen Anmerkungen gemacht oder Forderungen erhoben. Die Belange des Strahlenschutzes könnten bei der Ausformung des Lärmaktionsplanes jedoch ggf. zu beachten sein. Im Rahmen der Beteiligung im weiteren Verfahren und in Einschätzung konkreter Einzelmaßnahmen (z.B. Straßenbaumaßnahmen) wird die Vereinbarkeit der Planung mit den gesetzlichen Vorschriften zu beurteilen sein.</p> <p>Aus geologischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz. Hinweise sind aus geologischer Sicht nicht notwendig.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
5	<i>Schlüsselnr. 5</i>	<p>1. Ausweislich des Punktes 2.6 mit Abbildung Nr. 7 ist ein Teil des Südrings durch den Einsatz lärmoptimierter Asphaltbeläge als Maßnahme bereits realisiert. Dies betrifft den Teil des Südrings von der Straße Usti nad Labern bis zum Versorgungszentrum Paul-Bertz-Straße.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. In Maßnahme 8 wird auf die Situation eingegangen.</p> <p>- im Rahmen der Verkehrslärmkartierung wurde der Abschnitt des Südverbundes wegen seiner hohen Verkehrsbelegung berechnet und kartiert, an welche</p>

	<p>Insofern zutreffend ist unter Punkt 3.6 zutreffend angegeben, dass diese Maßnahme "zumindest teilweise erfüllt" ist.</p> <p>Soweit die Maßnahme teilweise erfüllt ist, verbleibt es für den Südring im weiteren Verlauf, hier von den Versorgungszentrum Paul-Bertz-Straße bis zur Helbersdorfer Straße, bei der Einschätzung als eine der lautesten Straßen. Dieser Bereich ist einer der Handlungsschwerpunkte in der Stadt Chemnitz, fehlt aber in der Tabelle 2. Demnach sollte der Südring unter Punkt 2.7 als eine der lautesten Straßen mit aufgenommen werden.</p> <p>Dies kann auch aus Punkt 4.8 entnommen werden, da hier ausgeführt wird, dass der Südverbund ein maßgebliches Element des Straßennetzes darstellt und bereits jetzt mit die höchsten Verkehrsmengen im Stadtgebiet aufweist.</p> <p>2. Bereits im Vorfeld gab es 5 Hinweise von Bürgern zu Lärmproblemen am Südring (Punkt 2.11). Es liegt der Stadt Chemnitz zudem das von uns in Auftrag gegebene Lärmschutzmessung des Ingenieurbüro's Förster & Wolgast vor. Aus diesem ist für die Paul-Bertz-Straße 171 ein Beurteilungspegel für die Tagzeit von 62 dB(A) und für die Nachtzeit von 57 dB(A) ersichtlich. Die Messung erfolgte vor Errichtung des Versorgungszentrums(VZ) Paul-Bertz-Straße.</p> <p>Ausgehend von diesen Werten, welche sich mit der Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie des Freistaates Sachsen weitgehend decken (Anlage anbei), erscheint die Aufnahme des Südrings in die Liste der lautesten Straßen zwingend.</p> <p>Mit der Eröffnung des VZ hat sich die Lärmsituation durch Zu- und Abfahrt vom Südring aus weiter verschlechtert.</p>	<p>sich die Erarbeitung des Lärmaktionsplanes der Stufe 2 anschließt. Die ermittelten Belastungen der Wohngebäude z.B. entlang der Paul-Bertz-Straße mit 60-65 dB(A) tags und 50-55 dB(A) nachts sind zwar nicht unwesentlich, liegen im gesamtstädtischen Vergleich jedoch im Mittelfeld.</p> <p>Schwerpunkt ist dabei der Bereich der Paul-Bertz-Straße. Das Problem besteht am Südring weniger im Überschreiten von Grenzwerten, als vielmehr in der Dimension der Stadtfläche, die ausgehend vom Südring verlärmert wird.</p> <p>- Deshalb wurde in den LAP auch als „Maßnahme 8“ die Erarbeitung einer Studie zu möglichen Schallschutz am Südring aufgenommen. Mit der schall- und bautechnischen Machbarkeitsstudie soll untersucht werden, welche grundsätzlichen Möglichkeiten eines nachhaltigen Schallschutzes zum Schutz der Nachbarschaft unter Beachtung städtebaulicher Belange bestehen. Dabei soll auch auf Kosten-Nutzen-Aspekte eingegangen werden.</p> <p>Die Studie liegt vor. Eine Entscheidung hierzu hat die Stadtverwaltung noch nicht getroffen.</p>
--	---	--

		<p>Hinzu kommt auch die Fertigstellung der Zschopauer Straße, da diese als Autobahnzubringer über den Südring dient.</p> <p>3. Aus Punkt 4.2 des Entwurfs des Lärmschutzplanes ist zu entnehmen, dass der innerstädtische Verkehr durch die "B 1 07 neu zwischen Augustusbürger Straße und Frankenger Straße" entlastet werden soll. Diese Entlastung führt aus unserer Sicht zwangsläufig zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf dem Südring, da der Verkehr aus Richtung Flöha über die Südtangente um das Stadtzentrum herum geleitet werden wird. Auch hierdurch wird die Lärmbelastung am Südring erhöht.</p>	<p>- der Südring hat die Aufgabe Verkehre zu bündeln und somit sensiblere Bereiche zu entlasten. Durch die Verlängerung des Südverbundes bis zur Frankenger Straße ist für die bestehenden Streckenabschnitte vor allem für den Bereich zw. Augustusbürger Str. bis zur Adelsbergstraße Straße mit einer mehr als Verdopplung des Verkehrsaufkommens, und damit mit einer merklichen Lärmzunahme zu rechnen. Im weiteren Verlauf bis zur Zschopauer Straße sollten sich die Zunahmen mit unter 100% (77% bis zur Carl-von-Ossietzky-Str. und 37% bis zur Zschopauer Straße) lärmtechnisch nicht mehr auswirken. Im weiteren Verlauf Richtung Neefestraße nehmen die verkehrlichen Auswirkungen erheblich ab. Sodass die zu erwartenden Verkehrszunahmen von ca. 12% zw. Zschopauer Str. und Reichenhainer Straße sowie 3-4% bis zur Annaberger Straße und weniger als 1% ab Annaberger Straße bis Stollberger Str. an sich keine lärmtechnischen Auswirkungen verursachen dürften. Für den Abschnitt Stollberger Straße bis Neefestraße kann im Verkehrsmodell sogar eine Verkehrsabnahme verzeichnet werden.</p> <p>Dabei ist vor allem die verkehrsentlastende Wirkung für Einfallstraßen wie Frankenger Str., Dresdner Straße sowie des Stadtzentrum nicht zu vernachlässigen. Wobei auch diese im Wesentlichen nicht lärmrelevant (lärmmindernd) sind.</p>
--	--	--	---

		<p>4. Zum angegebenen Ziel eines nachhaltigeren Schallschutzes ist auszuführen, dass allein eine stärkere Eingrünung (Punkt 4.8.) wohl nicht ausreicht. Im Bereich des Südrings zwischen VZ und Helbersdorfer Straße dürfte dies aufgrund der Eigentumsverhältnisse an den Flurstücken und der sehr nahe gelegenen Bebauung nicht möglich sein.</p> <p>Hilfreich erscheint, wenn seitens der Stadt wie in Punkt 5.2 ausgeführt, eine vorgezogene Deckenerneuerung der Fahrbahnen erfolgt. Angesichts der hierdurch zu erwartenden Lärminderung um ca. 3-4 dB(A) wäre dies ein erster Schritt um die Belastung für die Bewohner im dicht besiedelten Gebiet der Paul-Bertz-Straße.</p> <p>Zu prüfen bliebe darüber hinaus eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf dem Südring.</p> <p>Hier ist allerdings das Problem, dass durch die Ampelregelung Südring Helbersdorfer Straße in Richtung Autobahn ein Bergaufstück folgt und durch die erforderlichen Schaltvorgänge der Fahrzeuge ein höherer Lärmpegel entsteht als ohne die Beschleunigungserfordernisse.</p> <p>Darüber hinaus sollte der Lärmschutz durch eine Schallschutzwand von der Helbersdorfer Straße in Richtung VZ Paul-Bertz-Straße gefördert werden. Eine niedrige Schallschutzwand von weniger als 1 m bewirkt nach Punkt 5.5 eine Lärmpegelminderung von 2 bis 6 dB(A).</p> <p>Angesichts der Erweiterung des Südverbundes von der</p>	<p>- verschiedene Maßnahmen zum Lärmschutz werden geprüft; hierbei spielen auch als Lärminderungsmaßnahme Geschwindigkeitsreduzierungen oder auch der Einsatz lärmarmen Deckschichten eine Rolle bzw. eine Kombination der Minderungsmaßnahmen.</p> <p>- in der Studie wurden verschiedene Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bewertet. Die untersuchte Maßnahme mit der Errichtung von jeweils h = 4 m hohen und insgesamt l = 2.291 m langen Lärmschutzwänden am Südverbund führt im Ergebnis der durchgeführten Schallausbreitungsrechnungen im Vergleich zur vorgeschlagenen Realisierung der beiden Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung (1) und Einbau lärmindernde Straßenoberfläche (2)) nur zu einer mittleren Geräuschpegelminderungen in der Wohnnachbarschaft von $\Delta L = 4$ dB und damit zu einer insgesamt 2,1 dB geringen Wirkung. Damit verbleiben bei der Realisierung solcher Schallschirme mehr als doppelt so hohe Lärmbetroffenheiten in der Nachbarschaft gegenüber den hier favorisierten Maßnahmen.</p> <p>Die Kosten fallen mit 3.438 T€ und damit 46-fach höher aus als die für die Realisierung der beiden Maßnahmen, deren Kosten nur 74 T€ betragen. Als alternative Maßnahme zur Kombination der Maßnahmen (1) und (2) ist sie daher weder hinsichtlich schalltechnischer noch hinsichtlich wirtschaftlicher</p>
--	--	--	--

		<p>Augustusburger Straße bis zur Frankenerger Straße und des damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommens auf dem Südring erscheint nur eine Kombination von niedriger Lärmschutzwand und lärmindernden Asphaltbelag eine nachhaltige Verminderung des jetzt bereit grenzwertig hohen Lärmpegels das Ziel des Schallschutzes erreichen zu können.</p> <p>Wir bitten daher um zeitnahe Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplans für den Bereich des Südrings zwischen Helbersdorfer Straße und dem VZ Paul-Bertz-Straße.</p>	Gesichtspunkte geeignet.
6	<i>Schlüsselnr. 6</i>	<p>Die Unterlagen haben wir zur Kenntnis genommen und insbesondere hinsichtlich einer Betroffenheit zu Belangen der Raumordnung geprüft.</p> <p>Wir teilen Ihnen mit, dass zu dem Entwurf weder Anregungen noch Bedenken vorgetragen werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
7	<i>Schlüsselnr. 7</i>	<p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz möchte ich Ihnen einige Vorschläge zur Lärminderung im Bereich der Neefestraße auf Höhe der Lützowstraße unterbreiten und bitte Sie, diese zu prüfen und mir mitzuteilen, inwieweit Sie die Möglichkeit sehen, diese auch umzusetzen.</p> <p>1. Beschreibung der Situation Neefestraße /Lützowstraße:</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

		<p>Wir wohnen seit 1997 in unserem Haus Lützowstraße 15 und haben dieses Haus denkmalgerecht saniert. Der Verkehrslärm, der von der Neefestraße ausgeht, ist fast unerträglich. Ein Schlafen mit geöffnetem Fenster ist unmöglich. Nachdem die Neefestraße 4-spurig ausgebaut war, wurden an der Neefestraße mehrere Mehrfamilienhäuser abgerissen (im Bereich zwischen Lützow- und Chopinstraße), so dass diese "Lärmschutzwand" nicht mehr vorhanden ist. Wenn man selbst mit dem Auto die Neefestraße stadteinwärts oder auch stadtauswärts fährt und im Verkehr "mitschwimmt", so merkt man, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten teilweise deutlich höher liegen als die erlaubten Geschwindigkeiten. Der Lärmpegel ist sehr stark abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit. So fällt auf, dass im Berufsverkehr, der durch "Zähflüssigkeit" geprägt ist, der Lärmpegel deutlich niedriger ist, da dann die Fahrzeuge bei hohem Verkehrsaufkommen gezwungen sind, langsamer zu fahren. Wenn man die Neefestraße im Bereich der Lützowstraße als Fußgänger überquert, so hat man wegen den gefahrenen Geschwindigkeiten nicht den Eindruck, dass man sich im urbanen Umfeld einer Stadt bewegt, sondern es kommt eher das Feeling wie an einer Autobahnraststätte auf. Vom Verkehr auf der Neefestraße geht also eine gefühlte Gefahr aus. Es liegt natürlich auf der Hand, dass bei hohen Geschwindigkeiten die Verkehrssicherheit sinkt.</p> <p>Es ist leider so, dass in einem sonst schönen Umfeld das allgemeine Niveau deutlich niedriger ist als vergleichsweise 100 m von der Neefestraße entfernt. Die Gründe dafür sind hauptsächlich die starke Verkehrsbelastung und die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Neefestraße.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. - einzelne Geschwindigkeitsregelungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, können aber in Umsetzung des Pkt 4.5 „Differenziertes Geschwindigkeitskonzept“ des LAP Beachtung finden.</p>
--	--	--	---

		<p>2. Unsere Vorschläge: 1. Herabsetzung der erlaubten Geschwindigkeit auf 50 km/h: Stadteinwärts darf auf der Neefestraße bis zur Lützowstraße 60 km/h gefahren werden, ab der Lützowstraße 50 km/h. Wohnbebauung ist aber bereits ab der Platnerstraße (AutoTeile Unger) vorhanden. Stadtauswärts darf bereits ab der Chopinstraße wieder 60 km/h gefahren werden, obwohl die Wohnbebauung wie oben beschrieben bis zum AutoTeile Unger / Platnerstraße reicht.</p> <p>Warum gilt innerhalb von Wohnbebauung in einer Stadt keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h?</p> <p>2. Anzeigen der gefahrenen Geschwindigkeit: Man hat den Eindruck, dass die Autofahrer die erlaubte Geschwindigkeit überschreiten. In vielen Städten zeigt man dem Kraftfahrer auf Einfallstraßen die Geschwindigkeit mit geeigneten Displays an ("Sie fahren km/h", lachendes oder weinendes Gesicht), so dass er auf die mögliche Geschwindigkeitsüberschreitung aufmerksam gemacht wird. Solche Anzeigegeräte sind relativ preiswert. Ich schlage vor, diese in stadteinwärtiger Richtung zu installieren und zwar schon auf Höhe der Platnerstraße. Weiterhin schlage ich vor, ein</p>	<p>- Die Festlegungen der Höchstgeschwindigkeiten resultiert u.a. aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 173, Neefestraße. Änderungen müssen sich daran orientieren und gut begründet werden. Sollte aus Lärmschutzgründen die Herabsetzung der Geschwindigkeiten erforderlich sein, könnte diese in Umsetzung des Pkt 4.5 „Differenziertes Geschwindigkeitskonzept“ des LAP Beachtung finden.</p> <p>- die generelle innerörtliche Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h; die Verkehrsbehörde darf auf Grundlage der rechtlichen Vorschriften in eng definierten Grenzen abschnittsweise eine höherer Geschwindigkeit zulassen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- einzelne Geschwindigkeitsregelungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, der Vorschlag wird als generelle Maßnahme im Zuge des allgemeinen Verwaltungshandelns geprüft; bislang fiel eine Bewertung der Wirksamkeit solcher Displays aus Sicht der Stadtverwaltung eher negativ aus</p>
--	--	---	---

	<p>Monitoring der gefahrenen Geschwindigkeiten einzuführen. Die dadurch gewonnenen Daten können herangezogen werden, um zu beurteilen, ob verschiedene Maßnahmen zum Erfolg führen.</p> <p>3. Temporäre Geschwindigkeitskontrollen auf der Neefestraße: Die Autofahrer kennen den Blitzer stadteinwärts vor der Bahnbrücke auf der Neefestraße und fahren in diesem Bereich 50 kmh (meistens). Es sollten aber vor diesem Blitzer stadteinwärts im Bereich AutoTeile Unger häufiger mobile Blitzer zum Einsatz kommen.</p> <p>4. Flüsterasphalt: Sollte der Straßenbelag auf der Neefestraße einmal verschlissen sein, so schlage ich vor, diesen dann durch Flüsterasphalt zu ersetzen.</p> <p>5. Einbau von Lüftungen in die Wohnungen: Ich gehe davon aus, dass die Stadt Chemnitz an einem ordentlichen Erscheinungsbild der Stadt gerade an den Einfallstraßen Interesse hat. Es ist quasi der erste Eindruck, den Reisende von einer Stadt erhalten wenn sie von der Autobahn kommen. Es fällt mir zunehmend schwer, für die lärmgeplagten Wohnungen Mieter zu finden. Der Erhalt der Gebäudehülle in ordentlichem Zustand ist aber nur durch eine gute Vermietung realisierbar. Ich schlage deswegen vor, dass sich die</p>	<p>- Mobile Geschwindigkeitskontrollen führt das Ordnungsamt im gesamten Stadtgebiet regelmäßig durch, soweit die örtlichen Bedingungen dafür geeignet sind. Der Hinweis wird an das Ordnungsamt weitergeleitet.</p> <p>- Soweit es die jeweils aktuellen Fördermöglichkeiten erlauben, kommen lärmindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz (sieht LAP Pkt. 4.4), die Stadt Chemnitz setzt sich darüber hinaus im Rahmen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen dafür ein, dass solche Beläge vollumfänglich Niederschlag in den anerkannten Regeln der Technik finden</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- Für den Einbau von Lüftungseinrichtungen ist nicht die Stadt Chemnitz verantwortlich bzw. zuständig. Vom Grundsatz her ist der Vermieter des Wohngebäudes der Ansprechpartner.</p>
--	--	---

		<p>Stadt Chemnitz am Einbau von Lüftungsanlagen (kontrollierte Wohnungslüftung) finanziell beteiligt, um die Benachteiligung der lärmgeplagten Wohnungen gegenüber normalen Wohngebieten zu mindern und den Wohnwert und die Vermietbarkeit der Wohnungen zu erhöhen.</p> <p>Fazit: Man kann an einer der wichtigsten Zufahrtsstraßen der Stadt Chemnitz keine parkähnlichen Zustände hinsichtlich des Lärmpegels erwarten. Aber ich bin der Meinung, dass durch relativ preisgünstige Maßnahmen eine Lärmreduzierung möglich ist, wenn dafür tatsächlich der politische Wille in der Stadt Chemnitz vorhanden ist. Der Vorschlag 1 ist quasi kostenlos. Der Vorschlag 2 ist hinsichtlich mancher Kosten der Stadt Chemnitz sehr preisgünstig. Vorschlag 3 bringt sogar Geld ein, das vielleicht für den Vorschlag 4 Verwendung finden könnte.</p>	
8	<i>Schlüsselnr. 8</i>	<p>Als Lärmbrennpunkte an Straßenbahnstrecken wurden in Ihrem Lärmaktionsplan Stufe 2 vier Abschnitte benannt. Dabei kann der Abschnitt Uhlestraße bis Comeniusstraße unsererseits nicht wirklich nachvollzogen werden. Viele andere Streckenabschnitte verlaufen ebenfalls durch vergleichbare Gebiete. Nichtsdestotrotz ist es dem Grunde nach möglich, hier bei Sanierungsmaßnahmen am Bahnkörper künftig ein Rasengleis vorzusehen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

		<p>Auf der Reitbahnstraße zwischen Ritterstraße und Moritzstraße wird im Jahr 2016 ein Rasengleis eingerichtet. Im weiteren Verlauf zwischen Wartburgstraße und Gutenbergstraße befindet sich der Bahnkörper im eingedeckten Bereich und wird durch den Individualverkehr mit genutzt. Seitens der Straßenbahninfrastruktur wird man entlang dieser Strecke keine lärm mindernden Maßnahmen ergreifen können. Der Einsatz stark geräuscharmer moderner Straßenbahnen mit elektrodynamischen Bremsen und Drehstrommotoren, die bereits seit ungefähr 15 Jahren im Einsatz sind, führt jedoch zu einer deutlichen Lärminderung. Außerdem sind die modernen Straßenbahnen der CVAG vom Typ Variobahn zudem getriebelos, was nahezu geräuschfreies Anfahren zur Folge hat.</p> <p>An den derzeit noch im Einsatz befindlichen Tatrafahrzeugen können keine weiteren technischen Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden, wobei diese perspektivisch durch Neufahrzeuge ersetzt werden sollen.</p> <p>Auf dem Abschnitt Yorckstraße bis Mosenstraße kann der Lärmbrennpunkt ebenfalls nicht eindeutig nachvollzogen werden. Ungeachtet dessen, besteht auch hier dem Grunde nach die Möglichkeit, bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen am Bahnkörper Rasengleis einzubauen. Derzeit liegt dort ein Querschwellengleis im Schotterbett.</p> <p>Grundsätzlich weisen wir darauf hin, dass Lärm bei Schienenbahnen vor allem in Gleisbögen auftritt, dessen Ursachen im Rad-Schiene-System zu finden sind. Mit geeigneten technischen Maßnahmen, wie bspw.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - Der Einbau von Rasengleis sollte bei Sanierungsmaßnahmen an der Trasse geprüft werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
--	--	---	---

		<p>Schienenmieranlagen wirken wir der Lärmentwicklung jedoch gezielt an diesen Stellen entgegen.</p> <p>Beim bevorstehenden Straßenbahnprojekt Chemnitzer Modell Stufe 2 in der Turnstraße und der Reichenhainer Straße ist ein nahezu durchgehendes Rasengleis vorgesehen, was beste Voraussetzung für Lärminderung darstellt. Außerdem wird im Bereich eines engen Bogens in unmittelbarer Wohnbebauung eine Schienenmieranlage eingebaut.</p> <p>Im Allgemeinen geht vom ÖPNV eine deutlich geringere Lärmbelästigung aus, als vom übrigen motorisierten Straßenverkehr, da die öffentlichen Verkehrsmittel viele Fahrten von Einzelpersonen bündeln und daher per se deutlich weniger Lärm entsteht.</p> <p>Auch wir sehen, wie in Pkt. 4.6 beschrieben, mit der Verlängerung der Straßenbahnstrecke nach Siegmars, bzw. Reichenbrand neben der Qualitätssteigerung im ÖPNV eine solche Straßenbahnstrecke als ein nachhaltiges Mittel zur Reduzierung von Verkehrslärm. Gleiches gilt natürlich für den Straßenbahnstreckenausbau im Allgemeinen. Insofern sehen wir die Stärkung und den Ausbau des ÖPNV auch als langfristigen und gleichzeitig nachhaltigen Ansatz, Verkehrslärm grundsätzlich durch Reduktion des PKW-Verkehrs. Daher sollte dieser Aspekt unter 5. mit einfließen.</p>	<p>- Mit Wirksamkeit des Planfeststellungsbeschlusses werden auch die genannten Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der anliegenden Wohnbebauung realisiert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und beachtet</p>
--	--	--	---

9	<i>Schlüsselnr. 9</i>	<p>Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) nimmt den mit Schreiben vom 20. Mai 2015 übergebenen Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 2 zur Kenntnis und es ergeht folgende Gesamtstellungnahme. Eine gesonderte Stellungnahme der LASuV-Niederlassung Zschopau erfolgt nicht.</p> <p>Zu den in unserem Zuständigkeitsbereich liegenden Bundesautobahnen A 4 und A 72 sind die bereits realisierten Maßnahmen nach 16. BImSchV im Autobahnnetz wiedergegeben. Der Lärmaktionsplan sieht vor, an bestimmten Straßenabschnitten Verkehrsbeschränkungen für den fließenden Verkehr anzuordnen (Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. Lkw-Fahrverbote).</p> <p>Hierbei ist zu beachten, dass derartige Maßnahmen nur nach den Vorgaben des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie der LärmschutzRichtlinien-StV angeordnet werden können. Entsprechend den LärmschutzRichtlinien-StV ist der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort durch Lärmberechnungen nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS" zu berechnen.</p> <p>Die von den Kommunen im Rahmen der Erstellung der Lärmaktionspläne auf der Grundlage der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS" sind nur bedingt geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV zu belegen und die immissionsortbezogene Wirkung einer Maßnahme nachzuweisen (vgl. Erlass des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und wird beachtet. Die Auffassung des LASuV ist den städtischen Behörden bekannt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Herangehensweise ist den städtischen Ämtern bekannt.</p>

		<p>16. Juli 2013).</p> <p>Nach Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu § 45 zu Abs. 1 bis 1e 111. Nr. 1 Buchstabe e) ist die Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr benannten Stelle zur Anbringung des Zeichens 274 samt dem Zeichen 278 einzuholen, wenn auf Bundesstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 60 km/h ermäßigt wird. Die Zustimmungspflicht wurde gemäß Absatz I Nr. 1 Buchstabe d) der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über Zustimmungspflichten für die Anordnung zur Anbringung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie über die nicht im Katalog der Verkehrszeichen enthaltenen zugelassenen Zusatzzeichen (ZZ) (VwV StVO Zustimmungspflichten) vom 2. März 2012 dem LASuV übertragen. Insofern sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf weniger als 60 km/h aus Lärmschutzgründen auf Bundesstraßen durch das LASuV zustimmungspflichtig, wobei die Entscheidung durch die LASuV-Zentrale getroffen wird.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan enthaltene Maßnahme 5 beinhaltet die Aufstellung eines differenzierten Geschwindigkeitskonzeptes. Aufgrund der benannten Zustimmungspflicht für Geschwindigkeitsreduzierungen auf Bundesstraßen auf unter 60 km/h kann das Geschwindigkeitskonzept, sofern es Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesstraßen enthalten wird, ohne Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde nicht wirksam Bestandteil des Lärmaktionsplanes werden. Zustimmungspflichtig ist im Übrigen auch die Beschränkung von Bundesstraßen für bestimmte</p>	Wird zur Kenntnis genommen und beachtet.
--	--	--	--

		<p>Verkehrsarten, z.B. für Lkw (VwV-StVO Rdnr. 5 zu § 45 Abs. 1 bis 1e).</p> <p>Außerdem weisen wir ausdrücklich auf die alleinige Zuständigkeit des LASuV als untere Verkehrsbehörde für die Autobahnen für die Entscheidung über Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen hin.</p>	
10	<i>Schlüsselnr. 10</i>	<p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Chemnitz erweckt den Eindruck, dass hier lediglich gesetzliche Verpflichtungen erfüllt werden sollen. Insbesondere vermisse ich die Formulierung von Zielen, was mit diesem Plan speziell in der Stadt Chemnitz erreicht werden soll.</p> <p>z.B. Eine Entlastung der vom Lärm betroffenen Menschen. Ein Entgegenwirken gegen eine Verschlechterung der Lärmsituation. Dazu sollte gehören, dass ruhige Gebiete nicht weiter verlärmst oder, wenn möglich, sogar ruhiger werden sollten. Der Lärmaktionsplan sollte der Stadt-und Bauleitplanung als Grundlage dienen, Lärm Aspekte stärker zu berücksichtigen und so die Wohnqualität im städtischen Raum erhöhen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sollte der Lärm als zusätzliches Kriterium berücksichtigt werden.</p> <p>Zum Pkt. "Auslöseschwelle der Lärmaktionsplanung" Hier wird explizit nur auf die gesetzliche Lärmwerte, deren Festlegung teilweise über 15 Jahre zurück liegt, Bezug genommen, obwohl die WHO bereits aktuellere Werte diskutiert. Für den Tageszeitraum ist bereits oberhalb eines Dauerschallpegels von 50 dB(A) außerhalb von Gebäuden mit Störung der Kommunikation zu rechnen(Bericht des Umweltbundesamtes UBA 2006).</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- Die Umgebungslärmrichtlinie verfolgt einen Managementansatz. Sie initiiert vor allem in dem Kommunen einen andauernden Prozess, der die Belange des Lärmschutzes in allen Planungsbereichen (wie z.B. Bauleitplanung, Verkehrsentwicklungsplanung, Stadterneuerungsplanung, Luftreinhalteplanung, Klimaschutzkonzepte), in der Politik und im Bewusstsein der Bevölkerung stärker verankern. Sie verfolgt einen Steuerungsansatz, der aufgrund ihrer Vorgaben zu dauerhaften Lärminderungen im Stadtgebiet führen kann. Zu den Vorgaben zählen z.B. auch die Notwendigkeit zur Überprüfung von Kartierung und Lärmaktionsplan spätestens alle 5 Jahre.</p> <p>- In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmkartierung bzw. der Lärmaktionsplanung wurden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten, sondern lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“ abgestellt. Eine Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Bedeutung für den menschlichen Organismus kann jedoch anhand anderer Quellen</p>

		<p>Nach der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sollten tagsüber 55 dB(A) nicht überschritten werden, um erhebliche Belästigungen zu vermeiden (Guidelines for Community Noise, WHO 1999). Oberhalb eines Dauerschallpegels von 55 dB(A) tags außerhalb von Gebäuden ist mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen.</p> <p>Für den Nachtzeitraum werden gemäß WHO oberhalb von 40 dB(A) nachts außen adverse Gesundheitseffekte beobachtet. (Night Noise Guidelines for Europe WHO 2009). Die WHO empfiehlt daher, nachts außen einen mittleren Pegel von 40 dB(A) nicht zu überschreiten. Oberhalb eines Wertes von 55 dB(A) nachts sind Gesundheitsgefährdungen nicht mehr auszuschließen (Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008)</p> <p>Zum Pkt. 2.10 Ruhige Gebiete Wieso orientiert man sich für den Landschaftsraum mit ruhigen Gebieten nicht an den angeführten Wert für Hamburg (45 dB(A) ? Werden die für Chemnitz aufgeführten Werte in den angegebenen Gebieten eingehalten und wie wird dieses kontrolliert ?</p>	<p>vorgenommen werden. So wird im „Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr“ durch den Rat von Sachverständigen für Umweltfragen der Bundesregierung“ eine Bewertungsmöglichkeit aufgezeigt. Demnach erhöht sich bei Dauerbelastungen über 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht (Immissionspegel an der Hausfassade) das Risiko gesundheitlicher Folgen (insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen) signifikant. Das Umweltbundesamt empfiehlt für eine Lärmbelastung für Gebiete mit Wohnnutzung die Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung. Die Werte berücksichtigen den aktuellen Erkenntnisstand der Forschung zu den wichtigsten Lärmwirkungsbereichen Belästigung, Kommunikation, Erholung, Schlaf und Erkrankungen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und bei Überprüfung LAP thematisiert. - Sogenannte „Ruhige Gebiete“ sind laut Umgebungslärmrichtlinie nach dem Grundsatz der Vorbeugung gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Mittlerweile hat es sich in verschiedenen Lärmaktionsplänen bewährt, ruhige Gebiete nicht nach gebietskonkret berechneten Werten festzulegen. Dafür ist die Kartierung nach wie vor nur unzureichend geeignet, da die Schallausbreitungsberechnungen ohnehin nur Werte ausweisen, die im Regelfall oberhalb der Belästigungsschwelle liegen (und demzufolge für ruhige Gebiete meist unzureichend sind) und außerdem Lärmquellen mit geringeren Verkehrsmengen erst gar nicht erfasst werden. Vielmehr wird aus den durch Lärmquellen unzerschnittenen Gebietsgrößen geschlussfolgert, ob</p>
--	--	--	---

		<p>Zu Pkt 3. Evaluierung Lärmaktionsplan 2009 Hier wird Bezug genommen auf Prognosen und Entwicklungen welche erst in 15 Jahren geprüft werden können. Was ist wenn diese nicht eintreten? Was von Prognosen zu halten ist, sieht man im Bildungswesen. Laut Prognose hatten wir in der Zukunft zu wenig Kinder, was zur Schließung von Schulen und Reduzierung des Lehrpersonals führte. Jetzt haben wir .. plötzlich" zu viel Kinder und zu wenig Schulen und Erzieher.</p> <p>Zu Pkt. 4.2 Entlastungsmaßnahmen im Straßennetz Hier kann man nur hoffen, dass es nicht wie an der B 174, aus ehemaligen ruhigen Wohngebieten Wohnsiedlungen wie auf einem Autobahnrastplatz werden.</p> <p>Zu Anlage 2.1 und 2.2 Ergebnisse der Lärmkartierung Die angegebene Lärmausbreitung im Bereich Kleinolbersdorf-Altenhain ist nicht nachvollziehbar und scheint der Phantasie des Zeichners entsprungen zu sein. Anders ist es nicht zu erklären, wie an verschiedenen Punkten der Lärm, ohne ersichtlichen Grund plötzlich weniger wird.</p> <p>Anlage Abbildungen Abbildung 4, die an der B 174 ausgewiesene Geschwindigkeit entspricht nicht der Realität, für LKW</p>	<p>ein Gebiet als ruhiges Gebiet eingestuft werden kann. Für Chemnitz wurden vom Grundsatz die Kategorien zur Auswahl ruhiger Gebiete der Stadt Hamburg übernommen. Hierbei war jedoch eine Anpassung bezogen auf die konkreten Grundlagen und Gegebenheiten von Chemnitz vorzunehmen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - Die Lärmkartierung bzw. der Lärmaktionsplan sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, mindestens jedoch alle 5 Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten. Hierbei fließen z.B. auch Änderungen in den Einwohnerzahlen usw. ein.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- Die Lärmkartierung berücksichtigt auch an der neu geplanten Zschopauer Straße in der Schallausbreitung die realisierten aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Daraus ist abzuleiten, dass die Schallausbreitung (Isophonen) in verschiedenen Abschnitten der Straßen unterschiedlich abgebildet werden.</p> <p>- Die Lärmkartierung wurde in den Jahren 2011/2012 erstellt und die Angaben der Planfeststellung für den</p>
--	--	---	--

		sind ganztägig 60 km/h und für PKW 100 km/h vorgeschrieben.	Bau der B 174 übernommen. Die Anordnung von 60 km/h für LKW wurde später getroffen. Im Rahmen der Überarbeitung der LK 2017 wird die Geschwindigkeitsänderung beachtet.
11	<i>Schlüsselnr. 11</i>	<p>Der Schutz der Anwohner vor übermäßiger Lärmbelästigung ist eine der Grundvoraussetzungen zur Erhöhung der Attraktivität städtischer Wohnlagen. Der Wegzug der Bevölkerung von verlärmten Straßenabschnitten hinterlässt Leerstand und erzeugt zwangsläufig städtische Problemzonen. Die vorgelegte zweite Stufe des Lärmaktionsplans ist somit ein wichtiges Instrument, die Brennpunkte standortbezogen zu definieren, um rechtzeitig regulierende Maßnahmen ergreifen zu können.</p> <p>Da die Lärmbelastung, wie im Lärmaktionsplan erläutert, weitestgehend von Verkehrsmitteln ausgeht, ist der Aktionsplan somit auch eine wichtige Vorarbeit für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Chemnitz, der letztmalig im Jahr 2004 mit einem Zeithorizont 2015 beschlossen wurde und überarbeitet werden muss.</p> <p>Gestatten Sie uns einige grundsätzliche Anmerkungen. Die Industrie- und Handelskammer erachtet den weiteren Ausbau des städtischen Straßennetzes und damit die Entlastung hoch frequentierter, aber infrastrukturell ungeeigneter Straßenabschnitte als wichtigste Maßnahme zur Beseitigung der Lärmbelastungen. Restriktive Eingriffe in den Individualverkehr in Form von Fahrbahnein-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. - wird in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung und anderen städtischen Planungsprozessen beachtet, ebenso im Alltagshandeln der Verwaltung</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - wird in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet; da Verkehrslärm insbesondere vom Kfz-Verkehr ausgeht, ist die Verlagerung auf die stadtverträglicheren Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV) zwingender Bestandteil von Lärmaktions- wie auch Verkehrsentwicklungsplanungen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - wird in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet; die Ausgestaltung von Verkehrsanlagen richtet sich nach den konkreten Erfordernissen der verschiedenen Verkehrsarten auf Grundlage der anerkannten Regeln</p>

		<p>schränkungen und Geschwindigkeitsreduzierungen, halten wir dagegen nicht nur für die Innenstadtbelegung für fragwürdig, sondern auch mit Blick auf die Gefahr, Verkehr damit in andere Relationen zu verdrängen und das Problem nicht zu beseitigen, sondern nur zu verlagern.</p> <p>Der weitere Einbau von lärmindernden Straßenbelägen ist eine gute Gelegenheit um lärmbelastete Streckenabschnitte zu entschärfen, wenn sich der finanzielle Mehrauswand im Bereich herkömmlicher Straßenbeläge bewegt. Angesichts der finanziellen Ausstattung der Kommunen bei der Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur und der gültigen Förderpraxis sollte dies nicht zu Lasten anderer reparaturbedürftiger Straßenabschnitte gehen.</p> <p>Gleiches gilt auch für den Einbau von Rasengleisen, die höhere finanzielle Aufwendungen für Bau und laufende Instandhaltung erfordern. Entsprechende Maßnahmen sind daher im städtischen Verkehrsplan in Bezug auf das Nutzen-Kostenverhältnis sorgfältig abzuwägen.</p>	<p>der Technik sowie unter Beachtung der städtebaulichen Erfordernisse, auch die im Einzelfall verträglichen Geschwindigkeiten sind daran zu orientieren; in welchem die finanziellen Aufwendungen für Bau und laufende Instandhaltung einer erweiterten städtischen Straßeninfrastruktur in der Zukunft über den städtischen Haushalt abzudecken sind, bleibt abzuwarten; der Handlungsschwerpunkt wird zweifellos auf einer Konsolidierung und Modernisierung des Bestandes liegen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - wird in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet, ebenso im Alltagshandeln der Verwaltung; soweit es die jeweils aktuellen Fördermöglichkeiten erlauben, kommen lärmindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz (sieht LAP Pkt. 4.4), die Stadt Chemnitz setzt sich darüber hinaus im Rahmen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen dafür ein, dass solche Beläge vollumfänglich Niederschlag in den anerkannten Regeln der Technik finden</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - die Anlage von Rasengleisen hat sich in den letzten Jahren sehr bewährt, in der Regel tragen diese zu einer deutlichen Aufwertung der Stadträume bei, ebenso vermindern sie Lärm- und Schadstoffbelastungen; damit wird das Ziel einer Attraktivierung und Belegung insbesondere der Innenstadt maßgeblich unterstützt. Die Maßnahmen finden in Abstimmung mit der CVAG statt.</p>
--	--	---	--

		<p>Der weitere Ausbau von Radwegen sollte der Verflüssigung des Verkehrs und der Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer dienen. Radwege, die dagegen so geplant werden, dass sie zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Individualverkehrs führen, obwohl Alternativen vorhanden sind, lehnen wir als Industrie- und Handelskammer ab.</p> <p>Ein zügiger Verkehrsfluss kann trotz bevorrechtigtem ÖPNV insbesondere bei Abschnitten mit staugefährdeten LSA wesentlich dazu beitragen, den Lärmpegel durch Anfahrprozesse zu senken. Daher ist es zu wünschen, dass das Verkehrskonzept der Stadt Chemnitz sich intensiv mit dem System der verkehrsflussabhängigen LSA, vorzugsweise im Kernnetz der Stadt beschäftigt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. - wird in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet, ebenso im Alltagshandeln der Verwaltung; Radverkehrsführungen werden gemäß den anerkannten Regeln der Technik angelegt; es ist Sinn von Radverkehrsanlagen, die Flüssigkeit anderer Verkehrsarten zu verbessern</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. - wird in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung beachtet, ebenso im Alltagshandeln der Verwaltung; bei Realisierung der 1. Stufe des Verkehrsmanagementsystems wurden die benannten Intentionen berücksichtigt und weitgehend umgesetzt</p>
12	<i>Schlüsselnr. 12</i>	<p>Von den in der LAG vertretenen Naturschutzvereinigungen äußern sich die GRÜNE LIGA Landesverband Sachsen e.V. und der Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V. zu den Planungen.</p> <p>STELLUNGNAHME im Wortlaut seitens der GRÜNEN LIGA Sachsen e.V.: Die Grüne Liga Sachsen e.V. bedankt sich für die Einbeziehung in oben genanntes Verfahren. Wir stimmen dem LAP zu. Der Plan sollte aber nicht allein dastehen, er sollte mit dem FNP, dem</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Der LAP dient auch als Grundlage für andere städtische Planungsprozesse.</p>

		<p>Landschaftsplan und den Bebauungsplänen korrespondieren.</p> <p>STELLUNGNAHME im Wortlaut seitens des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz e.V.: Der Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V. begrüßt die Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes der Stadt Chemnitz, weil damit zur Aufwertung der Arbeits- und Lebensbedingungen beigetragen wird. Wir bestätigen die Vorgehensweise, die angewandte Methodik und die Maßnahmen des Lärmkonzeptplanes 2013. Zusätzlich zu den aufgeführten Maßnahmen erachten wir es aber für erforderlich mit dem Flächennutzungsplan und Landschaftsplan auf die Lärmentstehung, Lärmentwicklung und Lärmerweiterung Einfluss zu nehmen. Der Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V. stimmt dem o.g. Plan zu.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
13	<i>Schlüsselnr. 13</i>	<p>Bereits 2002 erließ die EU die Umgebungs-Lärm-Richtlinie für alle Mitgliedsstaaten Lärm zu verringern, d.h. Verkehrsengen in einem Lärminderungsplan zu konkretisieren. Die vor Jahren festgelegten Lärmpegel – 65 dB/Tag und 55 dB/Nacht, die nach wie vor als Grundlage dienen, wurden, obwohl empfohlen, bis heute nicht abgesenkt (63 dB/Tag und 52 dB/Nacht). Dabei werden die z. Z. gültigen Pegel auf stark belasteten Straßen permanent massiv überschritten, so auch auf der Limbacher Straße. Tagsüber durchgehend bei durchschnittlich 70-80 dB und mehr liegen und nachts</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

	<p>stoßweise ebenfalls in diesem Bereich und höher liegen, wenn LKW's ungehindert „freie Fahrt“ haben.</p> <p>Mit dem Verkehrsentwicklungsplan und dem folgenden Bau des Autobahnanschlusses Chemnitz-Rottluff/Kalkstraße war der Stadt bereits die EU-Umgebungs-Lärm-Richtlinie bekannt. Der Gedanke, dadurch eine schnelle Anbindung für die Gebiete Kaßberg, Altendorf, Flemminggebiet zu schaffen, damit Lärm- und Luftbelastung niedrig zu halten, war positiv. Aber das Gegenteil ist eingetreten. Begünstigt durch den Verkehrsentwicklungsplan, in dem die Limbacher Straße als Kernstraße im Straßennetz klassifiziert wurde. Es wurden schon damals die Bedenken der Grundstückseigentümer und Bürger ignoriert. Seitens der Stadt wurde zunächst die Entwicklung des Verkehrsaufkommens zurückhaltend bewertet, obwohl klar war, dass ohne regulierende Maßnahmen, nur eine Frage der Zeit sein wird, bis der Verkehr in eine unzumutbare Belastung ausufern wird. Das Ziel der Stadt war, den Kfz-Verkehr auf ein leistungsfähiges haupt- und Kernnetz zu bringen, also außerhalb der Wohngebiete und der Innenstadt zu konzentrieren. Damit war es der Stadt vollkommen egal, welche Folgen das für die Bürger und Eigentümer hat, Wertminderung der Grundstücke, Schäden an den Gebäuden, Beeinträchtigung der individuellen Gesundheit. Haben die Eigentümer nur Pech gehabt?! Die Stadt vertritt immer noch die Meinung, dass selbst nach Fertigstellung des Autobahnzubringers (Anschlussstelle Chemnitz Rottluff/Oberfrohaer Str.) die Limbacher Straße ihre Bedeutung als Vorrangstraße im Kernnetz beibehält – (Verkehrsströme bündeln – gebietsfremden Verkehr aufnehmen – Verkehr fernhalten aus den Wohngebieten). Es wird von der Stadt weder eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens angestrebt noch</p>	<p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Limbacher Straße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan Bestandteil des Straßenkernnetzes und soll somit in Verbindung mit der (von der Stadt Chemnitz erfolgreich beim Bund eingeforderten) Autobahnanschlussstelle Chemnitz-Rottluff der Aufnahme aller Arten von motorisiertem Verkehr sowie einer Entlastung aller angrenzenden Stadtgebiete von gebietsfremden Verkehren dienen; - den Hinweisen zu Schleichverkehren durch an die Limbacher Straße angrenzende Wohngebiete werden im Zuge des laufenden Verwaltungshandelns beachtet, ebenso werden die Prüfaufträge gemäß LAP-Entwurf (siehe Lärmbrennpunkt Limbacher Straße) in diesem Zusammenhang abgearbeitet; ebenso findet die Limbacher Straße in der Umsetzung des Pkt 4.5 „Differenziertes Geschwindigkeitskonzept“ des LAP Beachtung; - die Schaffung eines LKW-Führungskonzeptes wurde durch die Verwaltung geprüft, es wurden hierfür aber keine praktikablen und tragfähigen Lösungen unter den konkreten Chemnitzer Rahmenbedingungen gefunden werden;
--	---	---

	<p>erwartet. Damit ignoriert die Stadt permanent die EU-Umgebungs-Lärm-Richtlinie. Weiterhin steht die Aussage, Verkehr von Innenstadt fernzuhalten, Verkehr der „kurzen Wege“ im Widerspruch mit der Wirklichkeit. Denn das Gegenteil ist der Fall. Der Verkehr läuft mehr denn je quer durch das Stadtgebiet, u. a. „neu“ entdeckten Möglichkeiten – z. B. Kaßbergstraße von Leipziger Straße Abbiegen in Bürgerstraße – Beyerstraße – links in die Matthesstraße (dabei ignorieren der Tempo-30-Zone) – Borssenanger.</p> <p>Da das Grundgesetz, so glaube ich, nach wie vor für alle Bürger Gültigkeit hat, sehe ich mich in folgenden Punkten diskriminiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gleichbehandlungsgrundsatz - - Schutz meines Eigentums - - Schutz meiner Gesundheit. <p>Die Häuser, die im Durchschnitt über 100 Jahre alt sind, leiden absolut durch die äußerst extremen Dauerbelastungen (Erschütterungen) der vorbeifahrenden Schwerlasttransporte u. a. rumpelnden LKW's (Baufahrzeuge).</p> <p>So musste ich feststellen, dass an der Fassade der Vorderfront aus der Bordüre am Dachsim's Stücke herausgebrochen sind. Auch von anderen Eigentümern ist mir bekannt, dass durch die ständigen Erschütterungen Schäden an ihren Häusern aufgetreten sind.</p> <p>Dazu kommt noch, dass die Limbacher Str. im Rahmen der Sanierung schlampig und auf billigsten Niveau erfolgte, so dass nach 2/3 Jahren bereits Schäden offen sichtbar waren.</p> <p>Ein weiterer Grund der Erschütterungen sind die Abdeckungen der Kanalschächte. Wie mir bekannt ist, sollen diese in gewissen Abständen überprüft werden und entsprechend reguliert werden. Ich zweifle sehr daran,</p>	<p>- zudem gilt auch hier der Grundsatz, dass die Limbacher Straße Teil des Kernnetzes der Stadt ist; frühestens mit der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung kann das erneut geprüft werden;</p>
--	---	---

		<p>dass dies gemacht wird. Fazit: Obwohl die Stadt die EU-Umgebungslärmrichtlinie seit 2002 bekannt ist, hat sie sich mit dem Verkehrsentwicklungsplan über diese verlangte Forderung rigoros hinweggesetzt und damit die Problematik drastisch verschärft.</p> <p>Forderung – Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes für Kfz-Verkehr. Wie bereits am 12.12.2006 vom Bündnis 90/Die Grünen gestellten Stadtratsantrag Beschlussvorschlag: Punkt 3 – konsequente Verkehrsführung des Schwerlastverkehrs über die Autobahn zwischen Anschlüssen Mitte, West und Süd. Zustimmung des Stadtrates erfolgte am 13.12.2006.</p> <p>Also, LKW-Führungskonzept, Wegweisungskonzept</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einführung eines statistischen und zukünftigen Wegweisungssystems und Verkehrsinformationssystems mit umweltbezogenen Steuerungsprozessen. - Geschwindigkeitsbegrenzung verbunden massiver Kontrolltätigkeit. - Verkehrszählung allein nicht nur, sondern durch Befragen ergründen warum so gefahren wird (woher/wohin) um Maut zu sparen? - Überprüfung was die Gründe sind, die zu den Erschütterungen führen und Maßnahmen zur Behebung ergreifen - Schallhemmender Straßenbelag (Flüsterasphalt) - P + R-Zonen. 	<ul style="list-style-type: none"> - für Verkehrsbeschränkungen (auch Geschwindigkeitsreduzierung) muss eine besondere Gefahrlage ermittelt und nachgewiesen werden (§ 45 Abs. 9 StVO). Sollte aus Lärmschutzgründen die Herabsetzung der Geschwindigkeiten erforderlich sein, könnte diese in Umsetzung des Pkt 4.5 „Differenziertes Geschwindigkeitskonzept“ des LAP Beachtung finden - soweit es die jeweils aktuellen Fördermöglichkeiten erlauben, kommen lärmindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz (siehe LAP Pkt. 4.4), die Stadt Chemitz setzt sich darüber hinaus im Rahmen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen dafür ein, dass solche Beläge vollumfänglich Niederschlag in den anerkannten Regeln der Technik finden bezogen auf die Limbacher Straße werden seitens der Verwaltung keine praktikablen Ansätze für die Schaffung von P+R-
--	--	---	--

		<p>Erwähnen möchte ich noch, dass neben der Lärmbelastung auch die Luftbelastung eine wesentliche Rolle spielen Feinstaub-Stickoxide (besonders durch die dieselbetriebenen Baufahrzeuge) und ganz normaler Dreck, der von Baufahrzeugen herunterrieselt.</p>	<p>Anlagen gesehen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Thema des LAP.</p>
14	<i>Schlüsselnr. 14</i>	<p>Hiermit möchte ich eine Anmerkung zum Lärmaktionsplan machen. Wir wohnen an der Klaffenbacher Straße zwischen Annaberger Straße und Ortseingang Klaffenbach (ehemalige Kammgarnspinnerei). In letzter Zeit hat sich das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich stark erhöht. Ein Grund dafür ist das neue Gewerbegebiet in Neukirchen. Viel LKW und Sattelaufleger nutzen die Verbindung zur Annaberger Straße. Da in diesem Bereich die Straße ziemlich gerade verläuft, wird auch mit relativ hoher Geschwindigkeit gefahren. Das verursacht enormen Lärm, besonders in den Morgenstunden. Auch in den Abendstunden und in der Nacht wird diese Strecke oft als "Rennstrecke" genutzt (PKW und Motorräder). Das verursacht zusätzlich enormen Lärm. Darum bitten wir Sie, eine Möglichkeit zu finden, um diesen Straßenabschnitt vom Verkehr zu beruhigen. Es wäre denkbar, diesen Straßenabschnitt auf Tempo 30km/h zu begrenzen, ein Blitzgerät aufzustellen oder den LKW-Verkehr über den Südring zu leiten. Uns wäre sehr geholfen, wenn die Lärmbelastung durch den Verkehr gesenkt würde.</p> <p>Es ist ein sehr wichtiges Thema und viele Anwohner in der Klaffenbacher Straße beschäftigt ebenfalls diese Lärmbelastung. Zusätzlich kommt noch hinzu, dass sich in</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>- für Verkehrsbeschränkungen (auch Geschwindigkeitsreduzierung) muss eine besondere Gefahrlage ermittelt und nachgewiesen werden (§ 45 Abs. 9 StVO). Sollte aus Lärmschutzgründen die Herabsetzung der Geschwindigkeiten erforderlich sein, könnte diese in Umsetzung des Pkt 4.5 „Differenziertes Geschwindigkeitskonzept“ des LAP Beachtung finden.</p>

		diesem Bereich eine Gartensparte, zur Naherholung, und zwei Alten- bzw. Pflegeheime befinden. Auch diese Menschen sind von der starken Lärmbelastung betroffen. Bitte berücksichtigen sie diese Anmerkungen in dem Lärmaktionsplan.	
15	<i>Schlüsselnr. 15</i>	Bezug nehmend auf die Beratung unserer Bürgerinitiative am 27.05.2015 stellen wir hiermit den Antrag auf Aufnahme der Bornaer Straße in den Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz.	- die Bornaer Straße wird in der LK 2017 bewertet und im Rahmen der Überprüfung des LAP 2018 thematisiert. Momentan wurde für einen Teilabschnitt der Bornaer Straße als Lärminderungsmaßnahme eine lärmarme Asphaltdeckschicht aufgebracht.
16	<i>Schlüsselnr. 16</i>	Das bestehende Überholverbot für LKW muss erweitert werden. Im Bereich von Kreuzung Helbersdorfer Str. bis Stollberger Str. ist ein offenporiger Asphalt einzubauen. Auf dem Streckenabschnitt von Wolgograder Allee bis Usti nad Labem ist beidseitig nachts eine überwachte Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h einzuführen. Sonntagsfahrverbot für LKW besser kontrollieren.	- lärmindernde Beläge sind für den Einbau in Knotenpunkten nicht geeignet. Soweit es die jeweils aktuellen Fördermöglichkeiten erlauben, kommen lärmindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz (siehe LAP Pkt. 4.4), die Stadt Chemnitz setzt sich darüber hinaus im Rahmen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen dafür ein, dass solche Beläge vollumfänglich Niederschlag in den anerkannten Regeln der Technik finden - sollte aus Lärmschutzgründen die Herabsetzung der Geschwindigkeiten erforderlich sein, könnte diese in Umsetzung des Pkt 4.5 „Differenziertes Geschwindigkeitskonzept“ des LAP Beachtung finden.
17	<i>Schlüsselnr. 17</i>	Wir haben im Jahr 2014 zwei Grundstücke in der "Gartenstadt" Adelsberg erworben (Flurstücke 175/11 und 175/13, Hugo-Pöschmann-Str. 16-18). Nach Abschluss des Bauvorhabens zum Ausbau der Zschopauer Straße / B174 ab der Anschluss Stelle Südring und Freigabe der Strecke im Januar 2015 ist die	Wird zur Kenntnis genommen. - einen dramatischen Anstieg der Lärmbelastung entlang der Zschopauer Straße kann nicht bestätigt werden. Mit dem Planfeststellungsbeschluss zum Umbau der Zschopauer Straße wurden auch umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen zum

		<p>Lärmbelästigung für das angrenzende und dicht besiedelte Wohngebiet Adelsberg derart dramatisch gestiegen, dass ich als zukünftiger Anwohner Ihre Unterstützung und mögliche regulierende Umsetzung auf kommunalpolitischer Ebene ersuche.</p> <p>Welche baulich und strategischen Punkte sind für den Lärmzuwachs verantwortlich und müssen korrigiert werden?</p> <p>1) Begrenzung der Geschwindigkeit auf 50 km/h. Hinweis: Die aktuelle Geschwindigkeit wurde bereits ca. 250 m oberhalb der Anschluss Stelle Südring auf jetzt 70 km/h vierspurig frei gegeben. Bereits die erste Ampelkreuzung Georgistraße stellt einen Unfall Risiko Faktor dar und führt zu unnötigen Brems- und Anfahrmanövern.</p> <p>2) Vervollständigung / Komplettierung der Lärmschutzwände hinter der Total Tankstelle/ stadtwärts/ unterhalb Kreuzung Georgistraße. Hinweis: Hinter der Tankstelle besteht lediglich ein 2m hoher provisorischer Holzzaun des Tankstellenpächters. Die Schallschutzmauern fehlen in diesem Bereich komplett, wurden bauseits nicht ausgeführt.</p>	<p>Schutz der anliegenden Wohnbebauung realisiert.</p> <p>- die Ortseingangstafel soll stadteinwärts vor die Otto-Thörner-Straße versetzt werden. Damit gilt ab dort auch Tempo 50.</p> <p>- der Lärmschutz entlang der ausgebauten B 174 entspricht der Planfeststellung. Gemäß schalltechnischem Gutachten wurden die Wände errichtet. Im Bereich der Tankstelle fehlt keine Lärmschutzwand. Dort sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) vorgesehen. Am Wüsten Weg und im Bereich der Tankstelle kann die Wand nicht geschlossen werden. In diesem Bereich wurden daher passive Schallschutzmaßnahmen geplant. Aus Richtung Südring gesehen, landwärts links wurden 5 m hohe Schallschutzwände bis zur Einmündung Wüster Weg errichtet. Nach der Tankstelle schließen 4 m hohe Schallschutzwände ab dem Garagenkomplex bis zur Georgistraße an.</p>
--	--	--	---

		<p>3) Versetzung des Ortsausgang Schildes "Stadt Chemnitz" zurück an den ursprünglichen Standort am südlichen Übergang zur Schnellstraße B174* (Ausfahrt Gornauer Str. / alte Zschopauer Str.). Hinweis: Das aktuelle Ortsschild wurde nach Fertigstellung des neuen Strecken Abschnitts ca. 1 km stadtwärts versetzt. In diesem Bereich waren vorher innerstädtisch 50 km/h erlaubt. Die Millionen schwere Errichtung von Lärmschutzwänden und die Freigabe auf 70 km/h konterkariert die geplante Eindämmung der Geräuschemissionen auf ein unerträgliches Maß. Die Anwohner der Gemarkung Kleinolbersdorf bewirkten in Ihrem Bürgerbescheid 2014 die Geschwindigkeitsreduktion für LKW auf 60 km/h ab dem Anschlusspunkt Zschopauer Str. / Gornauer Str*. Somit dürfen LKW innerstädtisch im Bereich der angrenzenden Wohngebiete mit 70km/h aktuell per se schneller fahren, als Überland in Richtung Zschopau. Im Anhang senden wir den vorhabenbezogenen Plan der Stadt Chemnitz. Die noch während der Bauvorgänge über das gesamte Jahr 2014 gemessene Geräuschemission lag weit unter dem aktuellen Niveau nach Freigabe des nunmehr 4 –spurigen Abschnitts. Wir hoffen inständig auf eine für die Anwohnerschaft positive Lösung, analog dem Beispiel der Einwohner Kleinolbersdorfs.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. - die Ortseingangstafel soll stadteinwärts vor die Otto-Thörner-Straße versetzt werden. Damit gilt ab dort auch Tempo 50.</p>
18	Schlüsselnr. 18	Zur Kenntnis genommen.	

19	Schlüsselnr. 19	<p>Frau Kühnel (Abteilungsleiterin Abt. 36.1) spricht anhand einer Powerpointpräsentation zur Historie des Lärmaktionsplans und dem Ziel des Schutzes ruhiger Gebiete, inklusive der Kleingartenanlagen. Sie sagt, dass Kleingärten gegenüber Lärm einen Schutzanspruch (im Rahmen der 16. BImSchV) wie ein Misch- oder Dorfgebiet genießen.</p> <p>Herr Mosch (sachkundiger Einwohner) weist darauf hin, dass die Kleingartenanlagen Geibelhöhe und Grüner Hang nicht ausreichend durch Schallschutzwände geschützt seien.</p> <p>Herr Stadtrat Leistner (CDU-Ratsfraktion) berichtet aus seiner Erfahrung mit der B 174 in Kleinolbersdorf-Altenhain, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit kaum spürbare Verbesserungen nach sich ziehe.</p> <p>Herr Meyer (sachkundiger Einwohner) fragt, ob es nicht angebracht wäre, die Kartierung an Schwerpunktstandorten durch Messungen statt durch Berechnungen durchzuführen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - die KGA liegen an Straßenverkehrsanlagen, die in der Vergangenheit neu gebaut oder umgebaut worden. Für die Baumaßnahmen war ein Planfeststellungsverfahren erforderlich, in dem auch der rechtliche Schutzanspruch auf der Grundlage der 16. BImSchV für die KGA geklärt wurde. Demzufolge wurden die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen realisiert. - auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung kann eine Lärminderung für angrenzende Bebauungen erreicht werden. So wird z.B. durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h eine Lärminderung von ca. 2 dB(A) erreicht. - Verweis auf die bundesrechtlich vorgeschriebene Art und Weise der Ermittlung. Zudem habe sich in der Vergangenheit herausgestellt, dass man mit Messungen auf das gleiche Ergebnis komme. Viel eher müsse die Politik darüber nachdenken, ob die aktuellen Grenzwerte geeignet seien.
20	Schlüsselnr. 20	keine Hinweise und Anregungen	
21	Schlüsselnr. 21	keine Hinweise und Anregungen	