

Petitionsvorlage Nr. P-009/2020

Petent:

Wohnungsbaugenossenschaft Chemnitz-Helbersdorf eG und 151 Unterzeichner

- Einzelpetition
 Sammelpetition
 Mehrfachpetition

Gegenstand:

Lärmschutzmaßnahmen für die im Bereich des Chemnitzer Südrings betroffenen Wohngebiete der Wohnungsbaugenossenschaft Chemnitz-Helbersdorf eG

Beratungsfolge (Beiräte, Ortschaftsräte, Ausschüsse, Stadtrat)	Sitzungs- termine	Status	Beratungsergebnis				
		öffentlich/ nicht öffentlich	Abhilfe	teilw. Abhilfe	keine Abhilfe	Berück- sich- tigung	Zu- rück- weisung
Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	01.12.2020	öffentlich					
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Sicherheit	09.12.2020	öffentlich					
Stadtrat	16.12.2020	öffentlich					

i. V. Miko Runkel

Unterschrift

Beschlussvorschlag im Sinne der Petition:

Der Stadtrat beschließt, der Petition abzuhelpfen.

Entscheidungsgründe/Beurteilung durch das Dezernat 6

Die Verwaltung empfiehlt, der Petition teilweise abzuhelpfen:

1. Errichtung einer innovativen Lärmschutzwand im Bereich der Einmündung Helbersdorfer Straße bis mindestens zur Dr.-Salvador-Allende-Straße (bewohnter Südringbereich)
Empfehlung: Petitionspunkt sollte nicht abgeholfen werden
2. Entwicklung eines Lärmaktionsplans mit Lärmkartierung in Umsetzung der EU-Richtlinien
Erarbeitung des Lärmaktionsplanes liegt bereits vor
3. regulierende Maßnahmen für den LKW-Durchgangsverkehr, vor allem in den Nachtzeiten
Empfehlung: Petitionspunkt sollte nicht abgeholfen werden
4. lfd. Überprüfung der Lärm- u. Verkehrsentwicklung
Überprüfungen der Situation erfolgt turnusmäßig. (nächste in 2022)
5. Geschwindigkeitsreduzierung im aufgeführten Bereich
Empfehlung: Petitionspunkt kann abgeholfen werden

Die Stadtverwaltung Chemnitz hat im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan für die Stadt Chemnitz, Stufe 2, Maßnahme 8 im Jahr 2015 eine „Schalltechnische Sonderuntersuchungen am Südverbund der Stadt Chemnitz zwischen der Markersdorfer Straße und der Straße Usti nad Labem“ in Auftrag gegeben. Untersuchungsgegenstand war die Erarbeitung von Vorschlägen für technisch mögliche, sinnvolle und verhältnismäßige Schallschutzmaßnahmen, die zur Verminderung der auf die Wohnnachbarschaft einwirkenden Straßenverkehrsgeräusche führen sowie *der Vorschlag einer Vorzugsvariante für ein Schallschutzkonzept am Südverbund* der Stadt Chemnitz im Abschnitt zwischen Markersdorfer Straße und Straße Usti nad Labem, dass auch unter Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses als am geeignetsten erscheint.

Die im Ergebnis vorgeschlagene Kombination aus dem Einbau lärmarmen Asphalts und einer Temporeduzierung auf 50 km/h könnte zu einer Minderung der Straßenverkehrs-geräusche von ca. 6 dB an allen Immissionsorten gleichermaßen führen. Dies wäre für die betroffenen Anwohner eine spürbare Verbesserung.

Ebenfalls wurde auch für den Bereich des Südverbundes zwischen der Markersdorfer Straße und der Straße Usti nad Labem und längs der Paul-Bertz-Straße die Wirksamkeit und die Kosten von einer Lärmschutzwand untersucht.

Die untersuchte Maßnahme mit der Errichtung von jeweils 4 m hohen und insgesamt 2.291 m langen Lärmschutzwänden am Südverbund zwischen der Markersdorfer Straße und der Straße Usti nad Labem führt im Ergebnis der durchgeführten Schallausbreitungsrechnungen im Vergleich zur vorgeschlagenen Realisierung der beiden o.g. Maßnahmen nur zu einer mittleren Geräuschpegelminderung in der Wohnnachbarschaft von - 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. Die ermittelten Kosten fallen mit 3.438 T€ und damit 46-fach höher aus als die für die Realisierung der beiden anderen kombinierten Maßnahmen (lärmarme Deckschicht und Temporeduzierung) zur Lärminderung.

Für den Bereich des Südverbundes zwischen Helbersdorfer Straße und Stollberger Straße (NO-Seite) müsste die Lärmschutzwand 944 m lang sein. Die Kosten betragen hier 1.416 T€. Diese Lärmschutzmaßnahme ist daher weder hinsichtlich schalltechnischer noch hinsichtlich wirtschaftlicher Gesichtspunkte geeignet.

Die Stadt Chemnitz hat daraufhin im Rahmen der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen mehrere Bauvorhaben auf dem Südring durchgeführt.

Im Bereich der Markersdorfer Straße bis zum Knotenpunkt Helbersdorfer Straße wurden in Richtung Stollberger Straße die Deckschichten mit 2 lärmindernden Belägen und einem Referenzbelag erneuert. Die lärmtechnischen Untersuchungen weisen eine Lärmreduzierung nach. Die durchgeführten schalltechnischen Messungen belegen bei Verwendung einer lärmarmen Deckschicht Splittmastixasphalt vom Typ SMA-08S-LA eine geräuschkindernde Wirkung. So wurde im Vergleich zum Altbelag am Südring eine Minderung des Fahrzeuggeräuschpegels von 6 dB bei einer Liegezeit von 1 Jahr ermittelt.

Weiterhin wurde 2017 im Bereich des Knotenpunktes Helbersdorfer Straße in Richtung Stollberger Straße bis zur Zufahrt Paul-Bertz-Straße sowie im Mai 2020 auf der gegenüberliegenden Fahrbahn in Richtung Wladimir-Sagorski-Straße jeweils lärmindernder Belag aufgebracht.

Als ein weiterer zu sanierender Straßenbereich ist der Abschnitt Zufahrt Paul-Bertz-Straße bis zur Straße Usti nad Labem zu betrachten. Dieser Belag wurde im Rahmen der Konjunkturpaketes II mit einem lärmindernden Belag bereits erneuert. Auf Grund der damaligen Einbaubedingungen war die geplante Nutzungsdauer jedoch nicht erreicht worden, so dass sich innerhalb der ersten 3 Jahre bereits punktuelle Straßendeckenschäden zeigten, welche vorrangig zu einem erhöhten Geräuschpegel führen. Die Stadt Chemnitz hat für das Jahr 2021 die Erneuerung dieses Abschnittes mit einer lärmindernden Straßenoberfläche geplant.

Grundsätzlich wurde die Wirksamkeit lärmtechnisch optimierter Fahrbahnbeläge durch Messungen der LIST nachgewiesen. In der RLS (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen) wurden die Fahrbahnbeläge bereits mit aufgenommen und in der Tabelle mit einem D_{str0} Wert ergänzt. Die lärmindernden Straßenoberflächen stellen eine sehr geeignete Maßnahme bei der Lärmbekämpfung dar, da sie ebenfalls direkt an der Quelle ansetzen und je nach Ausführung eine nachhaltige Wirkung erzielt werden kann, die zudem für alle betroffene Wohnbereiche gleichermaßen (unabhängig von deren Lage und deren Höhe über Niveau der Straße) eintritt.

Weiterhin erfolgte durch die Verkehrsbehörde der Stadt die Prüfung straßenverkehrs-rechtlicher Lärmschutzmaßnahmen durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Straßenverkehrs-behörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten, wobei die zwingende Notwendigkeit nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen ist. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien – StV) angeordnet werden.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen danach insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in reinen und allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) tags in der Zeit zwischen 06:00 und 22:00 Uhr und 60 dB(A) nachts in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr überschreitet. In dem betrachteten Abschnitt des Südrings werden diese Grenzwerte eingehalten und um 3 db unterschritten.

Zur Beurteilung der Lärmsituation wurden u.a. die Ergebnisse der „Schalltechnische Sonderuntersuchung“ zum Südverbund von 2015 herangezogen. Des Weiteren wurden im Jahr 2018

Verkehrszählungen durchgeführt mit dem Ergebnis, dass es nur eine geringe Erhöhung der Verkehrsmengen zum Jahr 2015 gab und somit keine Auswirkung auf die berechneten Beurteilungspegel hat.

Aus den Ergebnissen der „Schalltechnischen Sonderuntersuchung“ zum Südverbund von 2015 sowie der Wirkung der lärmindernden Straßenoberfläche ist ableitbar, dass keine von den Verkehrsgeräuschen des Südverbundes hervorgerufenen hohen Werte für den Beurteilungspegel festgestellt werden können und damit eine Überschreitung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte nach der Lärmschutzrichtlinien – StV nicht nachgewiesen werden kann.

Der verwaltungsrechtliche Gleichbehandlungsgrundsatz verpflichtet die Straßenverkehrsbehörde gleiche Sachverhalte, die den Lärmschutz gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO betreffen, nach den gesetzlichen Vorschriften (Lärmschutzrichtlinien – StV) gleich zu behandeln. Dieser Grundsatz wurde bei bisherigen Anträgen auf Lärmschutz grundsätzlich umgesetzt. Die Missachtung des Grundsatzes führt zur Ungleichbehandlung und damit zur Rechtswidrigkeit der Entscheidung.

Der Südring ist entsprechend dem gültigen Verkehrsentwicklungsplan 2015 als Kernnetzstraße im Straßenhauptnetz klassifiziert und ausgebaut. Er dient der Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf einem leistungsfähigen Straßennetz. Als Autobahnzubringer hat er u.a. die Funktion übergeordnete Verkehre der Bundesstraßen sowie Verkehre aus den Stadtteilen zu bündeln und dem übergeordneten Straßennetz zuzuführen.

Die Bedeutung des Südrings wird auch in den nächsten Jahren unverändert bleiben. Durch die östliche Weiterführung des Südverbundes in Richtung BAB 4 ist mit einer geringfügigen Reduzierung der Verkehrsmengen in dem betreffenden Abschnitt zu rechnen.

Anlage:

Straßenabschnitte mit lärmoptimierten Deckschichten:

- Grün : Bereich Helbersdorfer Straße bis Zufahrt Paul-Bertz-Straße, ausgebaut 2017
lärmoptimiert SMA LA 8
- Rot: Bereich gegenüber ausgebaut 2020 SMA LA 8
- Gelb: Bereich Markersdorfer Straße bis Helbersdorfer Straße, ausgebaut 2018
lärmoptimierte Beläge: LOA 5 D, SMA LA 8, SMA 8 S Referenzbelag, (Pilotprojekt mit LfULG-lärmtechnische Messungen)
- Blau: Bereich gegenüber, geplant 2021 mit CVAG Haltestellen Bahn und Bus

Südring



Datum: 30.07.2018

