



**CHEMNITZ**  
KULTURHAUPTSTADT  
EUROPAS 2025

## **Lärmaktionsplan für die Stadt Chemnitz**

Fortschreibung 2024

Bericht



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

## Impressum

**Titel:** Lärmaktionsplan für die Stadt Chemnitz  
Fortschreibung 2024

**Auftraggeber:** Stadt Chemnitz  
Umweltamt  
Friedensplatz 1, 09111 Chemnitz

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

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

**Status:** Bericht

**Bearbeitungsstand:** Juni 2025

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

---

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Grundlagen der Lärmaktionsplanung</b>	<b>1</b>
1.1	Einleitung und rechtliche Grundlagen	1
1.2	Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung	1
1.3	Aufgaben und Ablauf der Lärmaktionsplanung	4
<b>2.</b>	<b>Ergebnisse der Lärmkartierung in der Stadt Chemnitz</b>	<b>6</b>
2.1	Kartiertes Netz und Eingangsdaten	6
2.2	Ergebnisse der Lärmkartierung Straße	7
2.3	Ergebnisse der Lärmkartierung der Straßenbahn	10
2.4	Eisenbahnlärm	11
2.5	Weitere Lärmquellen	13
<b>3.</b>	<b>Lärmmindernde Maßnahmen bisher</b>	<b>14</b>
3.1	Übersicht	14
3.2	Lärmvorsorge der Stadt Chemnitz	14
3.3	Lärmaktionsplanung	15
3.4	Lärmschutz zum Eisenbahnverkehr	16
3.5	Lärmaktionsplanung im Kontext zu bestehenden Konzepten mit Verkehrsbezug	17
<b>4.</b>	<b>Lärmschwerpunkte im LAP 2024</b>	<b>20</b>
<b>5.</b>	<b>Ruhige Gebiete</b>	<b>23</b>
<b>6.</b>	<b>Beteiligungsprozesse</b>	<b>26</b>
6.1	Grundlagen	26
6.2	Stellungnahmen der Bürger zur Lärmkartierung	26
6.3	Fachgruppe	26
6.4	Politische Gremien	27
6.5	Auslegung des LAP-Entwurfs	27
<b>7.</b>	<b>Maßnahmenkonzept</b>	<b>28</b>
7.1	Handlungsfelder	28
7.2	Einordnung der LAP-Maßnahmen	30
7.3	Maßnahmen an Lärmschwerpunkten	31
7.4	Technologische Lärmminderungsansätze	32
7.5	Öffentlicher Personenverkehr	35
7.6	Strategische Maßnahmen	36

## Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1 Übersichtskarte und kartierte Netze
- Abbildung 2a Verkehrsmengen der kartierten Straßen
- Abbildung 2b Fahrbahnbeläge
- Abbildung 2c Zulässige Höchstgeschwindigkeiten der kartierten Straßen
- Abbildung 3a Lärmkartierung Straße – Lärmindex  $L_{DEN}$  (24h-Pegel)
- Abbildung 3b Lärmkartierung Straße – Lärmindex  $L_{Night}$  (Nachtstunden, 22 - 6 Uhr)
- Abbildung 3c Lärmschwerpunkte Straße
- Abbildung 4a Lärmkartierung Straßenbahn – Lärmindex  $L_{DEN}$  (24h-Pegel)
- Abbildung 4b Lärmkartierung Straßenbahn – Lärmindex  $L_{Night}$  (Nachtstunden, 22 - 6 Uhr)
- Abbildung 4c Lärmschwerpunkte Straßenbahn
- Abbildung 5 Realisierte Lärmschutzmaßnahmen
- Abbildung 6 Ruhige Gebiete

## Anlagenverzeichnis

- Anlage I Steckbriefe der Lärmschwerpunkte
- Anlage II Stellungnahmen der Bürger zur Lärmkartierung und fachtechnische Abwägung

## Abkürzungsverzeichnis

AKUS	Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Sicherheit
ASM	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-AG
DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/ 24 h)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EW	Einwohner
FRL	Förderrichtlinie
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L <sub>DEN</sub>	Lärmindex gemäß 34. BImSchV gemittelt (tags-abends-nachts)
LfULG	(Sächsisches) Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und Geologie
LKZ	Lärmkennziffer
L <sub>Night</sub>	Lärmindex gemäß 34. BImSchV gemittelt (nachts)
LRP	Luftreinhalteplan
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
OPA	offenporiger Asphalt (ugs. „Flüsterasphalt“, Einsatzbereich v.a. Autobahnen)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	„Park-and-Ride“
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, 2019
SV	Schwerverkehr
TöB	Träger öffentlicher Belange
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

## 1. Grundlagen der Lärmaktionsplanung

### 1.1 Einleitung und rechtliche Grundlagen

Verkehrslärm kann das Wohlbefinden und die Lebensqualität in hohem Maße beeinträchtigen. Die Auswirkungen von Schienen-, Luft-, aber insbesondere Straßenverkehr sind bis hin zur Gesundheitsgefährdung messbar. Aus diesem Grund wurde bereits 2002 die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) aufgestellt – Ziel ist die Reduzierung bzw. Vermeidung von Umgebungslärm und der durch ihn hervorgerufenen Schäden, sowie der Schutz und Erhalt von Gebieten mit (relativ) geringen Lärmimmissionen (ruhige Gebiete).

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

Seit 2007/2008 erfolgen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in einem fünfjährigen Turnus. In 2022/2023 wurden deutschlandweit erneut Verkehrswege aller Verkehrsträger mit hohen Belastungen kartiert und somit die Basis für die anstehende Lärmaktionsplanung in der nunmehr 4. Runde gelegt. Für die Kartierung von Straßen ist die Stadt Chemnitz zuständig, während Schienenwege in Bundesbesitz durch das Eisenbahn-Bundesamts (EBA) kartiert werden.

Die Stadt Chemnitz steht im Jahr 2023 erneut vor der Aufstellung bzw. Fortschreibung ihres Lärmaktionsplanes (LAP). Darin sind bisherige Maßnahmen zu evaluieren und für weiterhin sowie neu belastete Bereiche nach Möglichkeit geeignete Lärminderungsmaßnahmen zu entwickeln. Der Beschluss des neuen LAP ist im zweiten Quartal 2025 vorgesehen.

### 1.2 Inhalt und Eingangsgrößen der Lärmkartierung

*Hinweis: Da eine vertiefende Betrachtung des Eisenbahn- sowie des Fluglärms gemäß BImSchG nicht Bestandteil der kommunalen Lärmaktionsplanung ist und die in der vorliegenden Untersuchung beschriebenen diesbezüglichen Analyseergebnisse ausschließlich informativen Charakter besitzen, beziehen sich die folgenden Erläuterungen vorwiegend auf den Verkehrsträger Straße sowie Straßen- bzw. Citybahnen.*

Um die Lärmbelastung einer Gemeinde zu ermitteln, wird die Höhe der Geräuschbelastung berechnet und in entsprechenden Lärmkarten dargestellt. Weiterhin wird die Anzahl der Einwohner ermittelt, die in den jeweiligen Pegelbereichen als Lärmbetroffene gelten. Im Sinne des angestrebten Verursacherprinzips werden keine Gesamtlärmbelastungen (bspw. Kombination von Straßen- und Schienenlärm) berechnet. In Ballungsräumen mit über 100.000 Einwohnern sind

gemäß 34. BImSchV sämtliche darin gelegene Hauptverkehrsstraßen zu kartieren sowie Straßen, welche erheblichen Umgebungslärm hervorrufen. Haupteisenbahnstrecken sind generell ab 30.000 Zügen pro Jahr, Großflughäfen ab 50.000 Flugbewegungen pro Jahr zu kartieren.

Aus der Lärmkartierung geht die Höhe der Geräuschbelastung hervor. Die Einteilung der Belastung erfolgt in 5 dB-Pegelklassen. Die Angabe der Lärmbelastung erfolgt in Dezibel mit Frequenzfilter A – dB(A). Dies ist ein gemittelter Dauerschallpegel, wobei der Frequenzfilter A der Anpassung an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs dient. Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgt seit der Lärmkartierung 2022 gemäß der Berechnungsvorschrift BUB<sup>1</sup>. Berechnet werden zwei maßgebliche Lärmindizes. Der Lärmpegel  $L_{DEN}$  bildet den Ganztagesmittelwert (DEN steht als Abkürzung für **Day – Evening – Night**) ab.  $L_{Night}$  beinhaltet den für den Nachtschlaf besonders sensiblen Zeitraum von 22 bis 6 Uhr.

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung werden keine Festlegungen zu Grenzwerten getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten, sondern lediglich auf „relevante Grenzwerte oder andere Kriterien“<sup>2</sup> abgestellt. Eine Einordnung der Pegel hinsichtlich ihrer Bedeutung für den menschlichen Organismus kann jedoch anhand verschiedener Quellen vorgenommen werden. So legt der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU)<sup>3</sup> der Bundesregierung Schwellenwerte bezogen auf die gesundheitlichen Auswirkungen fest, welche auch für die Bewertung der Situation im Rahmen der vorliegende Lärmaktionsplanung herangezogen werden. Die folgende Tabelle stellt die Zielpegel entsprechend dar.

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

Tabelle 1: Bewertungskriterien für die Dringlichkeit der Erarbeitung von Maßnahmen

**Dieser Einordnung folgend wird in Chemnitz als Ziel der Lärmaktionsplanung vorrangig die Senkung der nächtlichen Lärmpegel unterhalb der Werte von  $L_{Night} = 55$  dB(A) definiert.**

Es gibt jedoch auch Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen mit strenger definierten Auslöseschwellen, so unter anderem von der WHO und dem Umweltbundesamt. Vor dem Hintergrund der Handlungsspielräume sowie dem zeitlichen Turnus der Lärmaktionsplanung (alle fünf Jahre) ist die kurz- bzw. mittelfristige Unterschreitung noch geringerer Zielpegel jedoch als kaum realisierbar einzuschätzen. Die Erreichung der genannten Zielstellung gemäß WHO/ Umweltbundes-

<sup>1</sup> Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen, gem. Bundesanzeiger 07.09.2021

<sup>2</sup> BImSchG, § 47d (1)

<sup>3</sup> Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr, Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005

amt erfordert vielmehr ein Zusammenspiel zahlreicher lärmindernder Faktoren, die sowohl ortsspezifische Einzelmaßnahmen als auch stadtwweit wirksame Strategien beinhalten. So kann beispielsweise der Einsatz lärmindernder Kfz-Reifen nur vom Gesetzgeber festgeschrieben werden, um deren flächendeckenden Effekt zu fördern. Aus diesen Gründen werden für die kurz- bis mittelfristig angesiedelte Lärmaktionsplanung die Schwellenwerte gemäß der vorangegangenen Tabelle angesetzt, welche eine möglichst kurzfristige Verringerung hoher Lärmbelastungen zum Ziel haben.

Die Berechnungsmethoden sehen vor, dass die Immissionspegel an Gebäudefassaden in einer Höhe von 4 Metern über dem Erdboden ermittelt werden. Passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster) findet in der Lärmkartierung keine Beachtung. Insofern ist die Lärmkartierung als belastbares Screening auf mögliche Lärmschwerpunkte zu verstehen, welche im Rahmen der Aktionsplanung vertieft zu untersuchen sind.

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

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

Verkehrliche Faktoren:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) Schwerverkehrsbelastung (Fahrzeuge > 3,5 t) Zulässige Höchstgeschwindigkeit
Bauliche/topografische Faktoren:	Fahrbahnbelag Geländeverlauf und Fahrbahnlängsneigung Bebauung inkl. Schallschutzwällen und -wänden

Neben der Ermittlung der Dauerschallpegel wird im Rahmen der Lärmkartierung auch die Anzahl der vom Lärm Betroffenen ermittelt. Seit 2022 erfolgt die Berechnung der Lärmbetroffenheiten gemäß der Berechnungsmethode BEB<sup>4</sup>, welche alle Bewohner eines Gebäudes auf die 50 % lautesten Fassadenpunkte aufteilt. Somit wird dem Einwohneranteil je Fassadenpunkt die dort anliegende Lärmbelastung zugewiesen. Abschließend werden die Betroffenenzahlen jeder Pegelklasse für die gesamte Gemeinde aufsummiert.

---

<sup>4</sup> Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, gem. Bundesanzeiger 05.10.2021

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

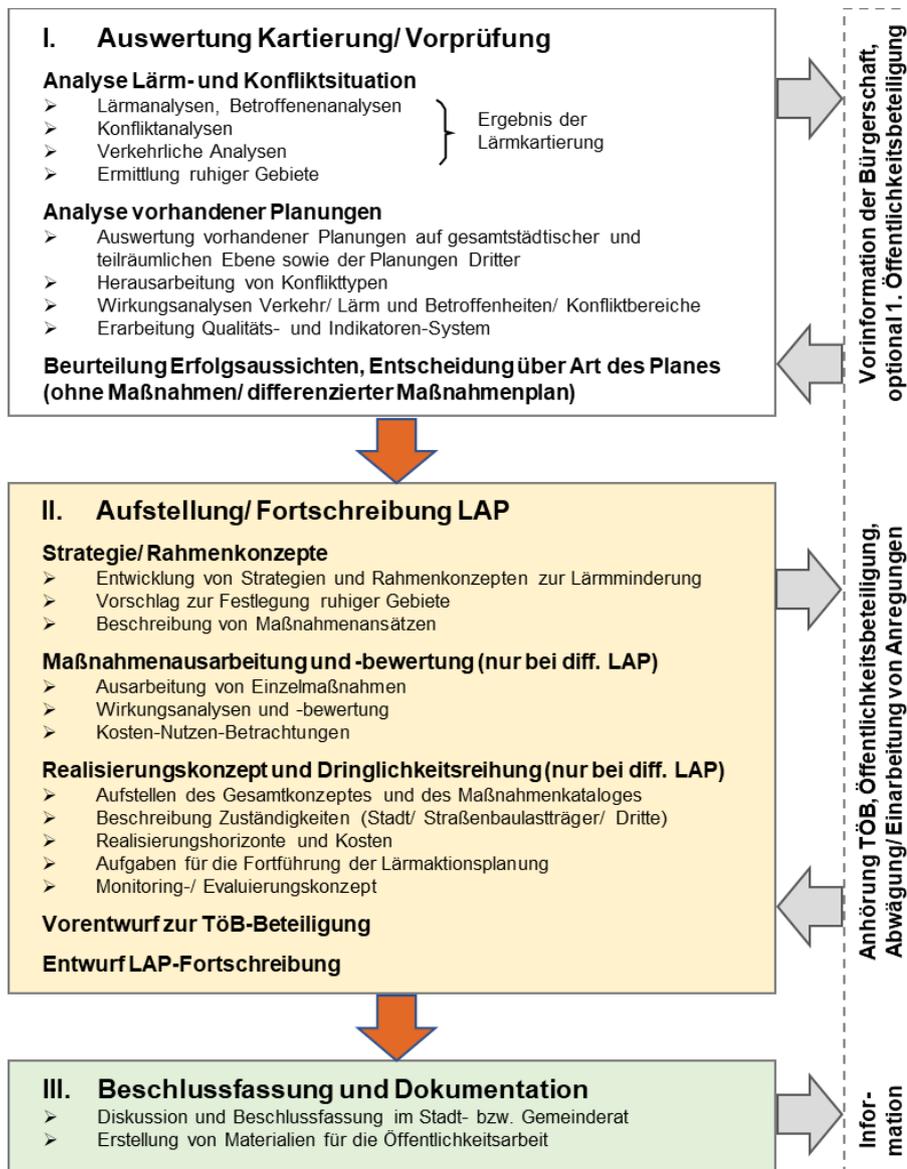
### **1.3 Aufgaben und Ablauf der Lärmaktionsplanung**

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

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

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

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

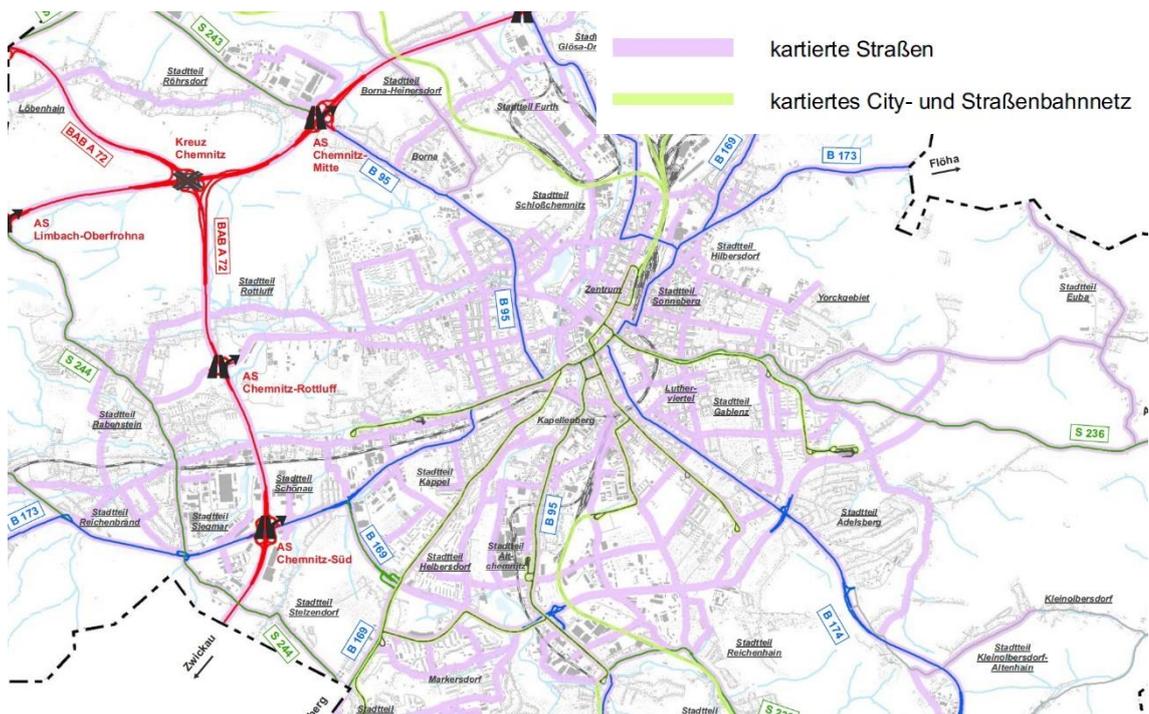


Grafik 1: Ablauf der Lärmaktionsplanung

## 2. Ergebnisse der Lärmkartierung in der Stadt Chemnitz

### 2.1 Kartiertes Netz und Eingangsdaten

Das kartierte Verkehrsnetz ist in **Abbildung 1** enthalten. Gegenüber dem gültigen Lärmaktionsplan von 2016 inkl. der in 2019 beschlossenen Ergänzung wurden zahlreiche neue Straßen kartiert. Aufgrund der Einordnung als Ballungsraum ist die Stadt zudem zur Kartierung ihres City- und Straßenbahnnetzes verpflichtet. Die nachfolgende Grafik zeigt einen Ausschnitt der kartierten Netze.



Grafik 2: Ausschnitt des kartierten Straßennetzes in Chemnitz zur Lärmkartierung 2022

Die **Verkehrsmengen** stellen eine wichtige Eingangsgröße für die Lärmkartierung dar – insbesondere aufgrund der daran geknüpften Kartierungspflicht. Jedoch können in Städten der Größe von Chemnitz kaum über das gesamte Straßennetz stets jahresaktuelle Zählungen vorgehalten werden. Deshalb wurde in Chemnitz das städtische Verkehrsmodell, welches anhand von Zählungen und Strukturdaten kalibriert ist, als Grundlage für die Lärmkartierung herangezogen. Auch die Anteile des Lkw-Verkehrs (> 3,5 t) sind aus dem Verkehrsmodell in die Kartierung überführt worden. Im Ballungsraum Chemnitz wurden neben dem Hauptverkehrsnetz mit Verkehrsbelegungen ab ca. 8.200 Kfz/ 24h alle weiteren Straßen ab 3.000 Kfz/ 24h kartiert.

Eine Übersicht über die in die Kartierung eingegangenen Verkehrsmengen des Chemnitzer Straßennetzes ist in **Abbildung 2a** enthalten.

Die **Fahrbahnoberflächen** im kartierten Netz der Straßen in Chemnitz sind in **Abbildung 2b** dargestellt. Sie sind im Regelfall in bituminöser Bauweise ausgebildet und somit zumindest als schalltechnisch neutral einzuordnen. Im nicht kartierten Nebennetz bestehen weiterhin zum Teil verlärmende Pflasterbeläge.

Vorhandene Schäden in der Fahrbahn, wie bspw. Schlaglöcher oder defekte Straßenabläufe, und die damit einhergehenden zusätzlichen Lärmbelastungen können generell nicht in der Kartierung beachtet werden.

Eine weitere wichtige Eingangsgröße bei der Lärmkartierung stellt die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit dar. Eine Übersicht über die **Geschwindigkeitsbeschränkungen**, die der Kartierung zugrunde gelegt wurden, ist in **Abbildung 2c** enthalten.

Im Chemnitzer Straßenhauptnetz sind abseits der gesetzlich festgelegten innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf vereinzelt auf Abschnitten geringere Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h zugelassen – bspw. die Zietenstraße in Sonnenberg und die Limbacher Straße in Rottluff. Im Verlauf des anbaufreien Südrings sind 70 km/h zugelassen – in dessen Umfeld wurde im Zuge des Ausbaus bereits der Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV erfüllt. Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Bezug auf spezielle Tageszeiten (bspw. im sensiblen Nachtzeitraum zwischen 22 und 6 Uhr) bestehen bislang nicht – einzige Ausnahme ist die Unritzstraße (Zwickauer Straße bis Haltestelle Am Unritzbach) mit Tempo 30 von 22-6 h für LKW und Busse.

Wohngebiete abseits des Straßenhauptnetzes finden in der Lärmkartierung keine Beachtung, da sie zumeist deutlich geringere Verkehrsmengen als das Straßenhauptnetz aufweisen und in Tempo 30-Zonen integriert sind. Im Regelfall kann hier also von geringeren Lärmemissionen ausgegangen werden.

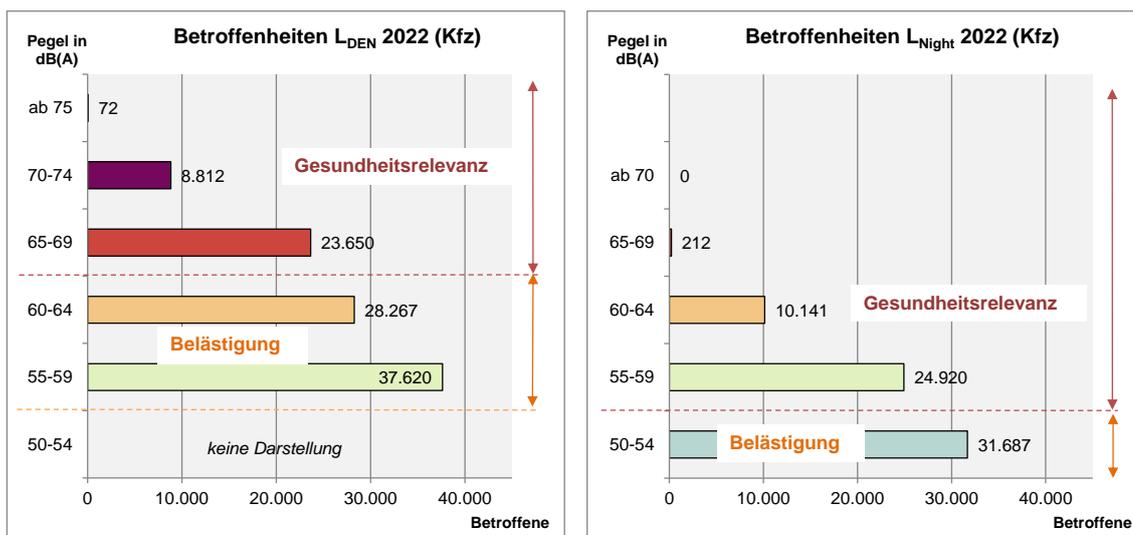
## 2.2 Ergebnisse der Lärmkartierung Straße

Die flächige Ausbreitung des Lärms wird in Form von **Pegelbändern**, auch Isophonen genannt, dargestellt. **Abbildung 3a** enthält die Lärmausbreitung im Tagesmittel ( $L_{DEN}$ ), **Abbildung 3b** die Lärmausbreitung im für den Nachtschlaf kritischen Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr ( $L_{Night}$ ). Die Ausbreitung des Lärms kann auch auf der Website der Stadt Chemnitz eingesehen werden<sup>5</sup>.

Die **Betroffenzahlen** werden aus den anliegenden Lärmpegeln und den für die Wohngebäude hinterlegten Personen ermittelt (vgl. Kapitel 1.2). Die vom Straßenverkehr ausgehenden Betroffenheiten der Stadt Chemnitz sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

---

<sup>5</sup> <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/umwelt/immissionsschutz/laermaktionsplanung>, Stand Juli 2023



Grafik 3: Lärmbetroffenheiten Kfz-Verkehr in Chemnitz

Die Lärmbetroffenheiten mit potentieller Gesundheitsrelevanz fallen im Vergleich zwischen Ganztages- und Nachtzeitraum ähnlich aus. Aufgrund der Berechnungsvorschriften und der leicht erhöhten Betroffenheiten nachts kann davon ausgegangen werden, dass die stark belasteten Bereiche im Nachtzeitraum dem Grunde nach auch die ganztägig belasteten Bereiche abdecken.

Zusätzlich werden seit der Lärmkartierung 2022 weitere Werte für die Gesamtstadt ausgegeben. Demnach sind auf Basis der Berechnungen im gesamten kartierten Netz schätzungsweise

- 15.910 Personen durch starke Belästigungen (L<sub>DEN</sub>),
- 3.873 Personen durch starke Schlafstörungen (L<sub>Night</sub>) und
- 31 Personen jährlich durch ischämische Herzkrankheiten (L<sub>DEN</sub>/ L<sub>Night</sub>) bedroht<sup>6</sup>.

Ferner sind insgesamt 12 Schulgebäude von L<sub>DEN</sub>-Pegeln ab 65 dB(A) betroffen. Für genauere Untersuchungen wären jedoch Informationen zum Gebäudezustand zu erfassen, die die Lärmkartierung nicht umfasst.

Aufgrund des 5-jährigen Turnus von Lärmkartierung und -aktionsplanung sowie der damit verbundenen stetigen Prüfung von Maßnahmen ist im Rahmen der LAP-Fortschreibung eine Fokussierung auf Lärmschwerpunkte mit den höchsten Betroffenheiten erforderlich. Betroffenheiten, die entlang von nicht kartierten Straßen im Nebennetz gegeben sein können, sind hingegen insbesondere durch weitere Bemühungen um eine klare funktionale Aufteilung des Straßennetzes zu verringern. So soll das Nebenstraßennetz nur zur Abwicklung von Quell- und Zielverkehren der Wohngebiete dienen.

<sup>6</sup> Krankheiten, die durch das Versagen des Herzens verursacht werden, nennt man ischämische Herzkrankheiten. Häufigste Ursache ist die Verstopfung oder Verengung der Herzkranzgefäße.

Für die Bestimmung der vorrangig zu behandelnden Lärmschwerpunkte wird zunächst mithilfe der Lärmkennziffer (LKZ) die Höhe der Überschreitung des Bezugswertes ( $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ ) mit der Anzahl der betroffenen Einwohnenden (EW) in Bezug gesetzt. Die Lärmkennziffer wird je 100 m x 100 m Quadrant (= 1 ha) für den Nachtzeitraum wie folgt berechnet:

$$LKZ = \sum_i EW_i \times (L_i - G)$$

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

Die Darstellung des Lärmkennziffer-Rasters ist in **Abbildung 3c** enthalten. Darin wird auch ersichtlich, dass eine vertiefende Betrachtung aller Bereiche mit potentieller Gesundheitsbelastung (alle sichtbaren Rasterquadranten) einen nicht zu bewältigenden Umfang an Steckbriefen sowie der anschließend zu prüfenden bzw. umzusetzenden Maßnahmen bedeuten würde. Eine Fokussierung auf besonders stark belastete Bereiche ist deshalb erforderlich.

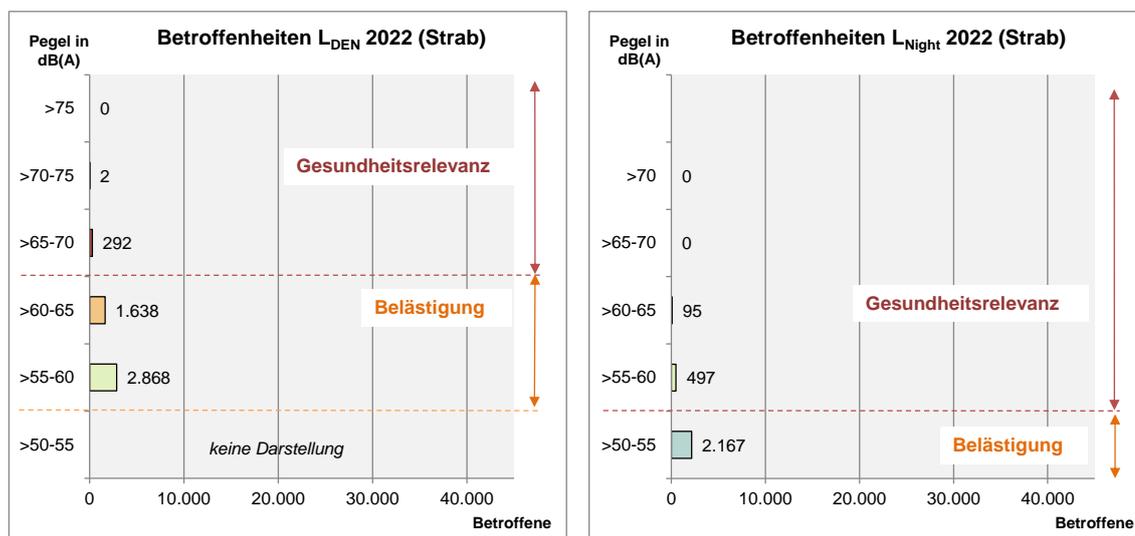
**Als Lärmschwerpunkte werden darum Straßenabschnitte definiert, welche durchgehend von Lärm oberhalb des Bezugswertes von  $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$  belastet sind und mindestens einen Bereich mit einer Lärmkennziffer  $\geq 130$  aufweisen.**

Aus den beschriebenen Kriterien ergeben sich gemäß den Lärmberechnungen zunächst 32 potentielle Lärmschwerpunkte. Für diese Bereiche ist in einem nächsten Schritt zu prüfen, ob in der Vergangenheit lärm mindernde Maßnahmen umgesetzt wurden, welche nicht in die Lärmkartierung eingingen oder anderweitige Gründe für eine Zurückstellung als Lärmschwerpunkt sprechen. Wo dies der Fall ist, sind zunächst keine neuen Maßnahmen zu entwickeln.

**Bisher umgesetzte lärm mindernde Maßnahmen werden in *Kapitel 3* beschrieben. Die zu behandelnden und ggf. zurückzustellenden Lärmschwerpunkte des LAP 2024 folgen in *Kapitel 4*.**

## 2.3 Ergebnisse der Lärmkartierung der Straßenbahn

Die **Abbildungen 4a** ( $L_{DEN}$ ) **und 4b** ( $L_{Night}$ ) enthalten die Pegelbänder des von der City- und Straßenbahn ausgehenden Schalls. Die vom Straßenbahnverkehr ausgehenden Betroffenheiten in Chemnitz sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.



Grafik 4: Lärmbetroffenheiten Straßenbahnverkehr in Chemnitz (Maßstab Kfz-Verkehr)

Ferner ist 1 Schulgebäude von  $L_{DEN}$ -Pegeln ab 65 dB(A) betroffen.

Im Abgleich der Abbildungen und Grafiken zwischen Kfz-Verkehr und städtischem Schienenverkehr wird bereits optisch erkennbar, dass die vom City- und Straßenbahnverkehr in Chemnitz ausgehende Verlärmung stadtweit deutlich geringer ausfällt.

Dies wird auch in **Abbildung 4c** ersichtlich, welche das Lärmkennziffer-Raster und die Lärmschwerpunkte des städtischen Schienenverkehrs beinhaltet. Die Kriterien zur Ermittlung von Lärmschwerpunkten des Straßenverkehrs gelten analog für das City- und Straßenbahnnetz. Demnach ergibt sich rechnerisch ein potentieller Lärmschwerpunkt (siehe **Kapitel 4**).

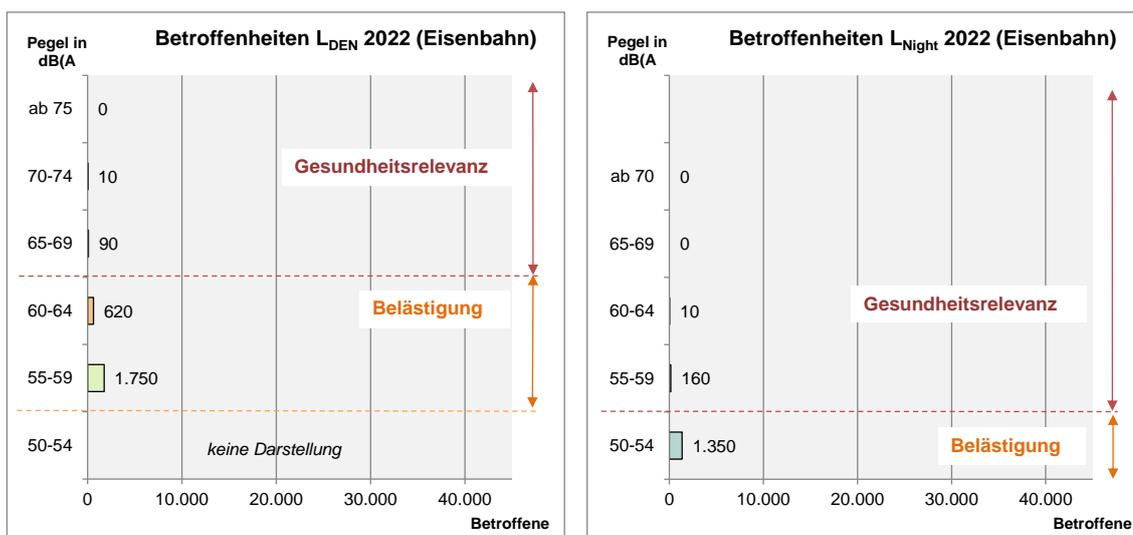
## 2.4 Eisenbahnlärm

Für die Aktionsplanung zum Eisenbahnlärm ist das Eisenbahn-Bundesamt verantwortlich. Dennoch soll kurz auf die Lärmbelastung durch den Zugverkehr eingegangen werden.

Entsprechend § 47d (1) BImSchG müssen in Ballungsräumen alle Eisenbahnstrecken kartiert werden. In Chemnitz lagen zur Kartierung 2022 folgende Daten vor (Angaben pro Jahr):

- Norden des Hauptbahnhofs, Strecken gebündelt: ca. 85.000 Züge und 1.700 Güterzüge
- Franken-Sachsen-Magistrale in Richtung Dresden: ca. 62.000 Züge und 600 Güterzüge
- Franken-Sachsen-Magistrale in Richtung Zwickau: ca. 32.000 Züge und 1.300 Güterzüge
- Strecke nach Leipzig: ca. 28.000 Züge und 600 Güterzüge
- Strecke nach Aue: ca. 9.000 Züge, keine Güterzüge

Die Kartierung erfolgt gemäß § 47e (3) BImSchG durch das Eisenbahn-Bundesamt. Die aktuelle Kartierung kann über das Geoportal des EBA eingesehen werden<sup>7</sup>. Die Betroffenenzahlen sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.



Grafik 5: Lärmbetroffenheiten aufgrund des Eisenbahnlärms in Chemnitz (Maßstab Kfz-Verkehr)

Gemäß der Lärmkartierung des EBA sind schätzungsweise

- 389 Personen durch starke Belästigungen (L<sub>DEN</sub>) und
- 125 Personen durch starke Schlafstörungen (L<sub>Night</sub>) bedroht<sup>8</sup>.

Gemäß Kartierung sind 3 Schulgebäude von L<sub>DEN</sub>-Pegeln zwischen 55 und 65 dB(A) betroffen.

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

<sup>8</sup> Gemäß §4 34. BImSchV sind für den Schienenverkehrslärm keine potentiellen Fälle von „ischämischen Herzkrankheiten“ zu berechnen.

Beim Eisenbahnlärm ist zu beachten, dass dieser oftmals und besonders nachts als störender wahrgenommen wird als Straßenverkehrslärm. Aufgrund des mehrheitlich nachts abgewickelten Güterverkehrs ist die Belastung beim Eisenbahnlärm häufig im sensiblen Nachzeitraum tatsächlich höher. Zudem weist der Schienenverkehrslärm einen anderen Charakter auf: Da Züge in bestimmten zeitlichen Abständen die Strecke befahren, werden die einzelnen Lärmereignisse stärker wahrgenommen als der vergleichsweise stetige Kfz-Verkehrsfluss.

Die Lärmkennziffer-Darstellung zum Eisenbahnlärm ist in der nachfolgenden Grafik enthalten. Sie zeigt, dass in Chemnitz die Belästigungswirkung der Eisenbahn insgesamt deutlich geringer ausfällt als vom Straßenverkehr.



Grafik 6: Lärmkennziffer Eisenbahnlärm nachts, Quelle: [geoportal.eisenbahn-bundesamt.de](https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de) (28.11.2023), Bezugswert beträgt 50 dB(A) (zum Vergleich Bezugswert Straßenverkehr: 55 dB(A))

## 2.5 Weitere Lärmquellen

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

**Fluglärm** ist gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Chemnitz nicht zu kartieren, da nur Großflughäfen (per Definition mehr als 50.000 Starts bzw. Landungen pro Jahr) zu betrachten sind. Der Verkehrslandeplatz Chemnitz/Jahnsdorf weist deutlich weniger Flugbewegungen auf und ist auch auf kleinere Motorflugzeuge (bis 5,7 t) begrenzt.

Der Flugbetrieb des Verkehrslandeplatzes ist durch die „Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung“<sup>9</sup> zum Schutz der Einwohner vor Fluglärm bereits insoweit eingeschränkt, dass im Regelfall sowohl in den Nacht- als auch in den Mittagsstunden keine Starts und Landungen erfolgen (unter bestimmten Umständen sieht das Gesetz Ausnahmen vor). Insgesamt ist die Lärmsituation, die in Chemnitz aufgrund von Flugbewegungen entsteht, demnach als von eher geringer Relevanz einzuschätzen.

**Gewerbliche Lärmquellen** stellen meist sehr spezifische Fälle dar, die bei Notwendigkeit bzw. zur Kenntnis gelangten Problemen durch die Verwaltung gesondert zu betrachten sind. In den gegebenen Vorschriften – im Bereich Gewerbelärm maßgeblich der „TA Lärm“<sup>10</sup> – wird der Lärmschutzanspruch von Einwohnern ausreichend geregelt.

Für **Sport- und Freizeitlärm** – also durch die Nutzung von entsprechenden Anlagen entstehende Lärmemissionen – existieren ebenfalls rechtliche Regelungen. Dabei ist zu differenzieren, aus welcher Quelle der Lärm tatsächlich stammt. Für Sportstätten ist in der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) geregelt, welche Immissionsrichtwerte zu welchen Zeiten auf die umgebenden Gebäude einwirken dürfen. Kinderspielflächen, die die Wohnnutzung im betroffenen Gebiet ergänzen, fallen nicht unter den Begriff Freizeitlärm und sind i.d.R. zu tolerieren. Weiterer Freizeitlärm wird im Regelfall unter Nutzung der Freizeitlärm-Richtlinie der LAI (Stand 2015) beurteilt.

---

<sup>9</sup> Landeplatz-LärmschutzV vom 5. Januar 1999 (BGBl. I S. 35), zuletzt geändert am 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894)  
<sup>10</sup> Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998, zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

### 3. Lärmindernde Maßnahmen bisher

#### 3.1 Übersicht

In Chemnitz wurden in der Vergangenheit stadtweit bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrslärms umgesetzt. Dies betraf zum einen Maßnahmen aufgrund baulicher Veränderungen mit Anspruch auf Lärmschutz gemäß 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV). Weitere Maßnahmen gingen aus früheren Runden der Lärmaktionsplanung hervor.

Alle konkret verortbaren Maßnahmen werden in **Abbildung 5** dargestellt. Im Weiteren wird auf die einzelnen Grundlagen zum Lärmschutz vertieft eingegangen.

#### 3.2 Lärmvorsorge der Stadt Chemnitz

Die Vorgaben für Baulastträger zur Lärmvorsorge sind in der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung<sup>11</sup> geregelt – einer Durchführungsverordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz zur Thematik Lärmschutz (entsprechend § 43 BImSchG). Sie greifen, wenn aufgrund eines Neubaus oder einer „wesentlichen Änderung“, wie bspw. zusätzliche Fahrstreifen an Straßen, der Verkehrslärm deutlich erhöht wird. Die sich hieraus ableitenden Rechtsansprüche Betroffener sind in diesem Fall klar geregelt und betreffen alle Verkehrsträger.

Entlang der **Bundesautobahnen A 4 und A 72** wurden im Rahmen der bereits beschriebenen wesentlichen Änderungen umfangreiche zusätzliche Schallschutzmaßnahmen – insbesondere durch den Bau von Schallschutzwänden, Einbau lärmindernder Deckschichten/ offenporigen Asphalts – installiert, um die Einwohner vor zu hohen Lärmbelastungen zu schützen. Emissionen im belästigenden Bereich sind dennoch nicht in jedem Falle auszuschließen.

Im Zuge realisierter baulicher Maßnahmen wurde in der Vergangenheit der Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV an folgenden Straßen- und Schienenabschnitten umgesetzt:

- BAB A 4: Schallschutz aktiv und passiv, einschl. offenporiger Asphalt (OPA)
- BAB A 72: Schallschutz aktiv und passiv, einschl. OPA
- BAB-Zubringer Kalkstraße: Schallschutz aktiv und passiv
- Carl-Hamel-Straße: Schallschutz aktiv und passiv
- Innenring: Schallschutz passiv
- Knotenpunktausbau Südring/ Neefestraße: Schallschutz aktiv und passiv
- Müllerstraße: Schallschutz passiv
- Neefestraße: Schallschutz aktiv und passiv
- Stollberger Straße: Schallschutz aktiv und passiv

---

<sup>11</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)

- B 174 Zschopauer Straße und Altenhainer Dorfstraße: Schallschutz aktiv und passiv inkl. Fehlerheilung der Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV (zusätzlicher passiver Schallschutz, i.d.R. Lärmschutzfenster)<sup>12</sup>
- Straßenbahn Stollberger Straße: Schallschutz passiv
- Südring: Schallschutz aktiv und passiv

### 3.3 Lärmaktionsplanung

Folgende konkrete Maßnahmen der vorangegangenen Lärmaktionsplanung von 2016 bis 2019 wurden bislang umgesetzt:

- Programm lauteste Straßen (Maßnahme 3 LAP 2016) und Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge (Maßnahme 4 LAP 2016): B 169 Frankenerger Straße (mehrere Abschnitte von Dresdner Straße bis Ortsausgang), Lützowstraße (Neefestraße bis Stollberger Straße), Südring (Markersdorfer Straße bis Helbersdorfer Straße sowie Helbersdorfer Straße bis Straße Usti nad Labem)
- Programm lauteste Straßen (LAP 2016, Maßnahme 3) und Ausbau Rasengleise (Maßnahme 10 LAP 2016): B 95 Annaberger Straße (Bahnhofstraße bis Gustav-Freytag-Straße), Reichenhainer Straße (Turnstraße bis Wartburgstraße)
- Programm lauteste Straßen (Maßnahme 3 LAP 2016): B 107 Chemnitztalstraße (Dorfstraße bis Bornaer Straße, Tempo 30), B 169 Frankenerger Straße (Einordnung Radverkehrsanlagen), Reichenhainer Straße (Turnstraße bis Wartburgstraße, Fahrradstraße/ verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 30/20)
- Lärmschutz-Studie des Umweltamtes Chemnitz zum Südring (Maßnahme 8 LAP 2016), Helbersdorfer Straße bis Straße Usti nad Labem: Einbau lärmindernden Asphalts und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/ h unter Abwägung der erforderlichen Lärminderung und möglicher Maßnahmen
- Geschwindigkeitsmonitoring an Lärmbrennpunkten (Maßnahme 12 LAP 2016) - Chemnitztalstraße, Hofer Straße in Mittelbach, Leipziger Straße, Reichenhainer Straße, Reichsstraße, Zietenstraße, Frankenerger Straße, Südring

Folgende nicht verortbare LAP-Maßnahmen wurden bislang umgesetzt:

- Weiterverfolgung der Umsetzung des Chemnitzer Modells (Maßnahme 6 LAP 2016)
- Studie zum Lärmschutz und der städtebaulichen Einbindung des Südverbunds (Maßnahme 8 LAP 2016)
- Führung einer Straßendatenbank – Umsetzung innerhalb des städtischen Verkehrsmodells (Maßnahme 9 LAP 2016)
- Berichterstattung, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (Maßnahme 13 LAP 2016)

---

<sup>12</sup> vgl. <https://www.medienservice.sachsen.de/medien/news/1073805>, Stand April 2024

Folgende Maßnahmen der vorangegangenen Lärmaktionsplanungsrounden wurden bislang nicht oder nicht in der geplanten Form weiterverfolgt:

- Differenziertes Geschwindigkeitskonzept (Maßnahme 5 LAP 2016): Das im Rahmen des Mobilitätsplan 2040 erstellte Geschwindigkeitskonzept wurde bereits im Rahmen der Beteiligung der Stadtratsfraktionen zum Mobilitätsplan 2040 mehrheitlich abgelehnt.)
- Umsetzung Chemnitzer Verkehrsmanagementsystem (Maßnahme 7 LAP 2016)
- Fortführung des Arbeitskreises Verkehrsökologie (Maßnahme 11 LAP 2016): Der Arbeitskreis wurde in der ursprünglichen Form nicht fortgeführt. Es erfolgte eine Schwerpunktverlagerung im Rahmen des Arbeitskreises Elektromobilität unter Federführung des Umweltamtes mit dem Ziel, die Elektromobilität in der Stadt Chemnitz sowie in der Stadt-Umland-Beziehung (Chemnitzer Modell) zu stärken.

### 3.4 Lärmschutz zum Eisenbahnverkehr

Auf Basis der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV wurde bis 2011 entlang der Eisenbahnstrecke Dresden – Hof westlich vom Hauptbahnhof im Rahmen des Ausbaus aktiver und passiver Lärmschutz realisiert.

Der LAP-Entwurf des Eisenbahn-Bundesamtes zur Kartierungsrunde 2022 lag vom 20. November 2023 bis 02. Januar 2024 öffentlich aus<sup>13</sup>. Er umfasst das gesamte Bundesgebiet. Die Fertigstellung des Berichts erfolgte bis Juli 2024. In Chemnitz werden noch offene Sanierungsbereiche entlang der Strecke Dresden – Hof nördlich des Hauptbahnhofes mit einer Gesamtlänge von ca. 3,5 km benannt (Streckenummer 6258). Die zugehörige Prioritätskennzahl von 10,532 ist im Vergleich zu den weiteren bundesweiten Lärmsanierungsbereichen (Werte von ca. 1 bis 220) als niedrig einzustufen. Es gibt also immer noch zahlreiche Trassenabschnitte im Bundesgebiet mit höherer Prioritätskennzahl. Somit ist die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen in Chemnitz nur langfristig zu erwarten.

Aus dem „**Konzernziel Lärminderung**“ der DB AG, welches ausgehend vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2020 den Schienenverkehrslärm um 10 dB verringern sollte, sind folgende umgesetzte Maßnahmen hervorzuheben, welche auch in Chemnitz eine Senkung der von der Eisenbahn ausgehenden Lärmemissionen bewirkt haben<sup>14</sup>:

- Umrüstung der Güterwagen im Bestand auf leisere Bremsbauarten (abgeschlossen)
- Umsetzung des Verbots von lauten Güterzügen im deutschen Eisenbahnnetz seit Dezember 2020 gem. Schienenlärmschutzgesetz

<sup>13</sup> <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1>, Abruf November 2023

<sup>14</sup> [https://www1.deutschebahn.com/laerm/laermminderung\\_struktur/konzernziel\\_laermminderung-1096446](https://www1.deutschebahn.com/laerm/laermminderung_struktur/konzernziel_laermminderung-1096446), Abruf im Oktober 2018

In 2020 wurden neue Lärminderungsziele für den Eisenbahnverkehr durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Deutsche Bahn AG (DB AG) bis zum Jahr 2030 festgelegt. Demnach sollen:

- weitere Lärmsanierungen an bestehenden Schienenwegen durchgeführt werden (in 2023 wurden ca. 139 Mio. Euro zur Verfügung gestellt),
- der zusätzliche Lärmschutz an besonders belasteten Strecken weiterverfolgt werden,
- innovative Lärmschutztechniken an Fahrzeugen und Infrastruktur als Teil eines dauerhaften Experimentier- und Versuchsfelds ("LärmLab21")<sup>15</sup> etabliert werden und dadurch
- eine Halbierung der deutschlandweit von nächtlichen Lärmpegeln  $L_{Night} > 57$  dB(A) Betroffenen erreicht werden (von ca. 1,7 Mio. auf ca. 850.000 Personen).

### 3.5 Lärmaktionsplanung im Kontext zu bestehenden Konzepten mit Verkehrsbezug

Die planerisch-strategischen Grundlagen der weiteren verkehrlichen Entwicklung einer Stadt werden für gewöhnlich im **Verkehrsentwicklungsplan** (VEP) gelegt. In diesem werden:

- Leitziele gesetzt
- die gegenwärtige Situation analysiert (Verkehrsverhalten, Nutzergruppen, Verkehrsbelegung, Engpässe)
- Möglichkeiten zur Reduzierung bestehender Defizite geprüft und
- entsprechende Maßnahmen abgeleitet

Der aktuell gültige VEP aus dem Jahr 2006 mit dem Zielhorizont 2015 wird in mehreren Belangen nicht mehr den aktuellen Anforderungen gerecht. Eine Fortschreibung als Mobilitätsplan wurde maßgeblich zwischen 2019 und 2021 angefertigt – mit dem Zielhorizont 2040. Der Mobilitätsplan weist ein umfangreiches Beteiligungskonzept auf, bezieht alle Verkehrsträger ein und stellt eine geeignete Grundlage für die zukunftsfähige verkehrliche Weiterentwicklung der Stadt dar<sup>16</sup>. Ein Beschluss des Mobilitätsplanes durch den Stadtrat erfolgte nicht, sodass der in 2006 erstellte Verkehrsentwicklungsplan bis auf Weiteres seine Gültigkeit behält.

Die erarbeiteten Ziele und Leitlinien des Mobilitätsplanes fanden jedoch Eingang in das **Integrierte Stadtentwicklungskonzept INSEK 2035**<sup>17</sup>. Die grundsätzliche Fragestellung dazu lautete: "Wie kann das Mobilitätsangebot für viele Verkehrsträger so verbessert, ausgebaut und vernetzt werden, dass der Anteil umwelt- und quartiersfreundlicher Verkehrsarten wie Fuß- und Radverkehr sowie Busse, Straßenbahnen und die City-Bahn signifikant gesteigert werden und dabei die Aufenthaltsqualität für alle Nutzenden des Verkehrsraums verbessert wird?"

<sup>15</sup> <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/virtuelle-pk-leise-schiene.html>, Abruf Juni 2023

<sup>16</sup> vgl. <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplan/vep2040/index.html>, Stand August 2024

<sup>17</sup> INSEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept chemnitz 2035, Chemnitz, 18.04.2024

Abseits dessen erfolgt weiterhin die kontinuierliche Prüfung des Verkehrsnetzes im Sinne einer klaren Aufteilung. Hierzu stellt insbesondere auch die Ausweisung von Geschwindigkeitszonierungen, i.d.R. zum Schutz von Wohngebieten, eine wichtige Rolle. In Chemnitz bestehen bereits zahlreiche Tempo 30-Zonen. Gemäß Beschlussvorlage Nr. B-137/2024 sind in 2024 mindestens 17 weitere Tempo 30-Zonen im städtischen Nebennetz vorgesehen.

Der **Luftreinhalteplan** für die Stadt Chemnitz wurde zuletzt im Jahr 2011 fortgeschrieben. Im Ergebnis der Maßnahmenumsetzung wurden

- seit 2017 der Jahresmittelwert der NO<sub>2</sub>-Konzentration unterschritten,
- seit 2015 die Jahresmittelwerte der Feinstaubkonzentration unterschritten sowie
- seit 2015 die maximale Anzahl an Überschreitungstagen je Jahr nicht mehr erreicht<sup>18</sup>.

Der für die Stadt Chemnitz gültige **Nahverkehrsplan** wurde in der 4. Fortschreibung im Jahr 2021 beschlossen und führt die Umsetzung des Angebotsnetzes 2017+ fort. Hierzu gehört bspw. die weitere Umsetzung des Chemnitzer Modells, zuletzt mit der Strecke Chemnitz – Thalheim in Stufe 2 und als nächstes mit Stufe 4 bis Limbach-Oberfrohna<sup>19</sup>. Der erste Planfeststellungsabschnitt der Stufe 4 ist der Bereich Falkeplatz / Brückenstraße bis Hartmannstraße Ecke Leipziger Straße<sup>20</sup>. Weitere Maßnahmen mit konkreten lärmindernden Wirkungen, bspw. Gleiserneuerungen und der Einsatz moderner Fahrzeuge, sind ebenso enthalten. Für den ÖPNV besteht somit eine aktuelle Handlungsgrundlage zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung.

Das **Integrierte Klimaschutzprogramm für die Stadt Chemnitz** weist in der aktuellen Fortschreibung 2023 neben weiteren wichtigen Handlungsfeldern, bspw. Energie- und Abfallkonzepten, auch zahlreiche direkte Bezüge zum Straßenverkehr auf. Dies sind u.a.

- konzeptionelle Ansätze (Arbeitskreis Verkehrsökologie, Entwicklung von Leitbildern, Zielen und Projekten für ein zukunftsfähiges und umweltgerechtes Mobilitätssystem, Fortschreibung des Handlungskonzeptes Elektromobilität, Masterplan Ladeinfrastruktur, Evaluierung und Fortschreibung des städtischen Nahverkehrsplans, Mobilitätskonzept Altchemnitz),
- Unterstützung umweltbewusster Mobilität in der Verwaltung sowie effizienter und umweltverträglicher Betrieb kommunaler Fahrzeuge,
- Beeinflussung von MIV und Wirtschaftsverkehr (bspw. Parkraumbewirtschaftung, Tempo-Reduktion des Kfz-Verkehrs, Aufwertung öffentlicher Räume)
- Förderung des Umweltverbundes (bspw. barrierefreie Haltestellen, Chemnitzer Modell, Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Errichtung von Fahrradabstellanlagen, Modellprojekt „NUMIC – Neues urbanes Mobilitätsbewusstsein in Chemnitz“).

<sup>18</sup> <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/umwelt/immissionsschutz/luftreinhalteplanung/index.html>, Stand Januar 2024

<sup>19</sup> <https://www.vms.de/chemnitzer-modell/>, Stand März 2024

<sup>20</sup> Stadt Chemnitz, nachrichtlich übernommen

Ferner sind folgende von der Stadtverwaltung nachrichtlich übernommenen **Einzelmaßnahmen** aufzuführen, welche sich in Planung bzw. Umsetzung befinden und sich potentiell lärmindernd auswirken – vor Ort und/ oder im Sinne der generellen Reduzierung des Kfz-Lärms mittels Förderung des Umweltverbunds:

- Ausbau der Bornaer Straße von der Wittgensdorfer Straße bis zur Zufahrt Möbel Boss aus Gründen der Verkehrssicherheit, Gehweg und Radverkehrsanlage, Einbau lärmindernder Belag auf diesem Abschnitt Plan- bzw. Prüfgegenstand
- Ausbau der Augustusburger Straße zwischen Hausnummer 306 und Südverbund auf Grund des schlechten Bauzustandes der Straße und der Verkehrssicherheit, Gehweg und Radverkehrsanlage, lärmindernder Belag Plan- bzw. Prüfgegenstand
- Umgestaltung der Wladimir-Sagorski-Straße zwischen Südring und Stollberger Straße aus Gründen der Verkehrssicherheit, inkl. Neugestaltung der Geh -und Radwegbeziehung
- Fahrbahnerneuerung der Neefestraße zwischen AS Chemnitz Süd und Knoten Neefestraße/ Südring, Einbau eines lärmindernden Asphalts
- Bau des Radweges Wüstenbrand - Küchwald (Beitrag zur Reduzierung des MIV)

#### 4. Lärmschwerpunkte im LAP 2024

Die LAP-Fortschreibung soll sich zunächst auf Lärmschwerpunkte konzentrieren, an denen bislang keine oder nur unzureichende lärmindernde Maßnahmen umgesetzt wurden. Wo aufgrund inaktueller Eingangsdaten von deutlich geringeren Lärmbelastungen als kartiert auszugehen ist, sind deshalb zunächst keine vertiefenden Betrachtungen vorgesehen. Dies gilt auch für Straßenabschnitte, wo dem Grunde nach bereits ausreichende Maßnahmen zum passiven Lärmschutz (im Regelfall gebäudeseitig, bspw. Schallschutzfenster/ Außendämmung, gemäß 16. BImSchV) ergriffen wurden. Nach erfolgter Prüfung sind fünf Lärmschwerpunkte zurückzustellen (siehe nachfolgende Tabelle, vgl. hierzu auch *Abbildungen 3c, 4c und 5*):

Nr.	Straße	Abschnitt	Kriterium
2	Annaberger Straße, B 95 (zusätzlich Einflussbereich der Südring-Zufahrt)	Hausnr. 245 bis Zöblitzer Straße	Zufahrtrampe Südring mit 100 km/h kartiert statt mit 50 km/h
17	Kappler Drehe/Neefestraße, B 169	Haydnstraße bis Hausnr. 76	Lärmschutz nach 16. BImSchV gegeben
21	Lutherstraße	Hans-Sachs-Straße bis Fraunhoferstraße	lärmindernder Belag im stark belasteten Bereich nicht kartiert
24	Palmstraße	Dresdner Straße bis Heinrich-Schütz-Straße	lärmindernder Belag im stark belasteten Bereich nicht kartiert
C1	Reichenhainer Straße	Thüringer Weg bis Wartburgstraße	kartiert mit Tempo 50 statt Tempo 20 bis Höhe Universität

Tabelle 2: entfallene Bereiche zur Betrachtung als Lärmschwerpunkt

Zwei Lärmschwerpunkte wurden aufgrund bereits durchgeführter lärmindernder Maßnahmen, welche nicht in die Kartierung 2022 eingingen, auf Teilabschnitten angepasst:

- 13: Frankenberger Straße, B 169:  
Abschnitt Lichtenauer Straße bis Ende Wohnbebauung entfällt, da lärmindernder Belag nicht in die Kartierung einging
- 29: Weststraße:  
Abschnitt westlich der Ulmenstraße entfällt, da Tempo 30 nicht kartiert

Es verbleiben 28 Lärmschwerpunkte im Kfz-Verkehr, welche in Form von Steckbriefen zu behandeln sind. Die Lärmschwerpunkte werden in der folgenden Tabelle gelistet, die Steckbriefe sind in **Anlage I** enthalten. Durch Verlärmungen von City- und Straßenbahn ergeben sich im Abgleich umgesetzter Maßnahmen aktuell keine Lärmschwerpunkte.

Nr.	Straße	Abschnitt	LKZ ≥ ...
1	Annaberger Straße	Moritzstraße bis Höhe Apollostraße	300
3	Augustusburger Straße	Bahnhofstraße bis Rembrandtstraße	400
4	Bahnhofstraße, B 169	Theaterstraße bis Annaberger Straße	130
5	Barbarossastraße	Zwickauer Straße bis Limbacher Straße	400
6	Bergstraße	Leipziger Straße bis Schloßteichstraße	175
7	Bernsdorfer Straße	Eisenbahntrasse bis Lutherstraße	220
8	Bernsdorfer Straße	Senefelder Straße bis Wartburgstraße	300
9	Blankenauer Straße/ Zöllnerplatz, B 107	Emilienstraße bis Müllerstraße	175
10	Chemnitztalstraße, B 107	Dorfstraße bis Bornaer Straße	130
11	Chemnitztalstraße, B 107	Hausnr. 124 bis Hausnr. 18	130
12	Clausstraße	Zschopauer Straße bis Augustusburger Straße	220
13	Frankenberger Straße, B 169	Glösaer Straße bis Lichtenauer Straße	130
14	Frankenberger Straße, B 169	Zeißstraße Nord bis Rudolf-Liebold-Straße	400
15	Fürstenstraße	Dresdner Straße bis Würzburger Straße	400
16	Gustav-Freytag-Straße / Bernsbachplatz / Ritterstraße	Annaberger Straße bis Zschopauer Straße	400
18	Leipziger Straße, B 95	Bürgerstraße bis Limbacher Straße	400
19	Leipziger Straße, B 95	Heidelberger Straße bis Hausnr. 124	220
20	Limbacher Straße	Leipziger Straße bis Kalkstraße	400
22	Mühlenstraße	Müllerstraße bis Brückenstraße	300
23	Müllerstraße/ August-Bebel-Straße, abschnittsweise B 107	Hauboldstraße bis Eisenbahntrasse	220
25	Reichenhainer Straße	Bernsbachplatz bis Südbahnstraße	220
26	Reichsstraße, B 95	Limbacher Straße bis Zwickauer Straße	400
27	Theaterstraße	Bahnhofstraße bis Mühlenstraße	400
28	Wartburgstraße	Bernsdorfer Straße bis Carl-von-Ossietzky-Straße	300
29	Weststraße	Ulmenstraße bis Kaßbergstraße	400
30	Yorckstraße	Heinrich-Schütz-Straße bis Augustusburger Straße	175
31	Zietenstraße	Augustusburger bis Heinrich-Schütz-Straße	400
32	Zschopauer Straße, B 174	Moritzstraße bis Hausnr. 230	220

Tabelle 3: Lärmschwerpunkte Kfz-Verkehr im LAP 2024

Aus dem LAP von 2019 stehen die Prüfung und ggf. Umsetzung verschiedener Maßnahmen an zahlreichen Lärmschwerpunkten noch aus. Folgende Schwerpunkte werden deshalb unabhängig von der aktuellen Kartierung mit den noch ausstehenden Maßnahmen weitergeführt.

Nr.	Straße	Abschnitt
A1	Annaberger Straße	Schulstraße bis Riemenschneiderstraße
A2	Annaberger Straße	Scheffelstraße bis Erdamannsdorfer Straße
A3	Augustusburger Straße	Yorkstraße bis Mosenstraße
A4	Bornaer Straße	Leipziger Straße bis Wittgensdorfer Straße
A5	Bornaer Straße	Wittgensdorfer Straße bis Blankenburgstraße
A6	Chemnitzer Straße	Forststraße bis Mittelbacher Straße
A7	Hofer Straße	gesamte Ortslage Mittelbach
A8	Leipziger Straße	Hausnr. 122 bis Wittgensdorfer Straße
A9	Lützowstraße	Kappler Drehe bis Stollberger Straße
A10	Oberfrohnauer Straße	Grünaer Straße bis Antonstraße
A11	Reichenhainer Straße	Turnstraße bis Wartburgstraße
A12	Zwickauer Straße	Reichsstraße bis Falkeplatz
A13	Zwickauer Straße	Oberfrohnauer Straße bis Gustav-Wünsch-Straße

Tabelle 4: verbliebene Lärmschwerpunkte des LAP 2019

## 5. Ruhige Gebiete

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

Die Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) unterscheidet in ihren Hinweisen zur Lärmaktionsplanung<sup>21</sup>, der EU-Richtlinie folgend, nach Ruhigen Gebieten auf dem Land und in Ballungsräumen. Auf dem Land kommen großflächige Gebiete infrage, die keinen anthropogenen Geräuschen ausgesetzt sind (Ausnahme: Land- und Forstwirtschaft), bspw. auch naturschutzrechtlich geschützte Bereiche. Ruhige Gebiete in Ballungsräumen sind anhand selbst festzulegender Kriterien zu bestimmen. Laut LAI können sich prinzipiell „alle Flächen, die der Erholung dienen [...] für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen.“ Dies gilt auch für städtisch geprägte Räume mit ausreichender Aufenthaltsqualität.

Die Lärmkartierung beinhaltet Schienenverkehrswege sowie Straßen mit einer Verkehrsbelastung ab 3.000 Kfz/ 24h. Eine flächenhafte Bewertung der Lärmbelastungssituation zur Ableitung von Aussagen über die tatsächliche Lärm- bzw. „Ruhesituation“ ist daher kaum möglich. Die Einordnung in ruhige Gebiete kann darum nur qualitativ erfolgen. Die in vorangegangenen LAP-Runden verwendete Kategorisierung wird weiterhin als geeignet erachtet:

- (1) Landschaftsraum mit ruhigen Gebieten:** Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen, Kantenlänge mindestens 320 m und dadurch  $L_{DEN}$  von  $< 55$  dB(A) in der Kernfläche. Daraus ergibt sich eine Mindestflächengröße von ca. 10 ha.
- (2) Relativ ruhiges Gebiet:** Innerstädtischer und öffentlich zugänglicher Freiraum zur Erholung, relativ ruhig gegenüber dem Umfeld. Gebiet mit einer Kantenlänge von mindestens 200 m und damit einer Immissionsreduktion in der Kernfläche von mindestens 6 dB gegenüber dem Umfeld, in der Nähe von Wohngebieten fußläufig erreichbar.
- (3) Relativ ruhiges Gebiet mit (anteiliger) Kleingartennutzung:** Innerstädtischer Freiraum mit Kleingartenanlage oder separate Kleingartenanlage, relativ ruhig zum Umfeld. Gebiet mit einer Kantenlänge von mindestens 200 m und damit einer Immissionsreduktion in der Kernfläche von mindestens 6 dB gegenüber dem Umfeld, in der Nähe von Wohngebieten fußläufig erreichbar. Fläche dient der privaten und ggf. teilweise öffentlichen Erholung.

---

<sup>21</sup> LAI – AG Lärmaktionsplanung; LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022

In dieser Unterteilung wurden folgende ruhige (bzw. relativ ruhige) Gebiete abgegrenzt, welche auch in der **Abbildung 6** dargestellt werden:

Nr.	Bezeichnung ruhiges Gebiet
<b>Kategorie (1) – Landschaftsraum mit ruhigen Gebieten</b>	
1	Rabensteiner Wald (3 Teilflächen nördlich und südlich der A 4)
2	Chemnitztal mit Landschaftsschutzgebiet Mulden Chemnitztal
3	Ebersdorfer Wald mit LSG "Kohlung Ebersdorfer Gründe" und "Ebersdorfer Wald/ Glösbachtal" und Schneller Markt
4	Zeißigwald (Teilfläche nördlich B 173)
5	Zeißigwald (Teilfläche südlich B 173)
6	Crimmitschauer Wald mit Botanischem Garten und Schulbiologiezentrum
7	Küchwaldpark
8	Naturschutzgebiet (NSG) "Um den Eibsee"
9	Schwarzwald mit Teilgebiet des LSG "Augustusburg/ Sternmühlental"
10	Niedereinsiedler Wald
11	Einsiedler Wald mit Teilgebiet des LSG "Talsperre Einsiedel-Kentauer Wald"
12	Eibischbusch und Alte Harth mit LSG "Pfarrhübel-Alte Harth-Berbisdorfer Flur"
13	Harthwald
14	Städtischer Friedhof (östlicher Teil)
15	Stadtspark (südlicher Teil)
16	Gebiet Morgenleite
17	Stärkerwald
18	Hutholz
19	Sechsrutenwald Draisdorf
20	Schösserholz und Gehege
21	Tiergarten
<b>Kategorie (2) – relativ ruhige Gebiete</b>	
22	Schloßteichpark
23	Park der „OdF“
24	Wasserwerpark in Altchemnitz
25	Schönherrpark
<b>Kategorie (3) – relativ ruhige Gebiete mit (anteiliger) Kleingartennutzung</b>	
26	Flächen am Ebersdorfer Wald mit KGA Heimaterde, Sonnenseite, Stadtblick, Am Schnellen Markt, Zu den Kletterrosen
27	Flächen am Zeißigwald mit KGA Hilbersdorfer Höhe, Hinter der Tierklinik, Goldborn, Beutenberg, Am Wiesenquell, Nordblick, Reichsbahn Wohlfahrt
28	Flächen am Crimmitschauer Wald mit KGA Am Frischborn, Volksgesundheit, Lug ins Land
29	Flächen südlich Zeißigwald mit KGA Aquaria, Fortschritt, Jungborn am Forsthaus

Nr.	Bezeichnung ruhiges Gebiet
30	Flächen südlich Bersarinstraße mit KGA Zur Vogelweid
31	Flächen südlich Beethovenstraße mit KGA Freiheit und Erdenglück
32	Flächen nördlich Zwickauer Straße mit KGA Kappler Hang, Am Michaelberg, Kaßberghöhe
33	Flächen südlich Waldenburger Straße mit KGA Am Harthweg, Westend, Waldenburg, Am Heim
34	Flächen südlich Neefestraße mit KGA Gartenglück und Kappel
35	Flächen westlich Straße Usti nad Labem mit KGA Ikarus und Am Flughafen
36	GLB "Schönauer Teiche und Umgebung" mit KGA Heiterer Blick und Am Steinberg
37	Flächen nördlich C.-v.-Ossietzky-Straße mit KGA Kaulbachhang, Süd-Ost, Empor zum Licht und Vereinte Kraft
38	Flächen südlich C.-v.-Ossietzky-Straße mit KGA Sonnige Höhe und Morgenröthe
39	Flächen zwischen Dittersdorfer Straße und Kauffahrtei mit KGA Rosarium
40	Fläche südlich Werner-Seelenbinder-Straße mit KGA Lebensfreude
41	städtischer Friedhof westlich der Reichenhainer Str. mit KGA Schrebenhain
42	Fläche östlich der Reichenhainer Str. mit KGA Kirschbaum am städtischen Friedhof
43	Areal Pelzmühlenteich mit Tierpark und Kleingartenanlage Erholung Siegmar

Tabelle 5: Einteilung ruhiger Gebiete

**Die bestehenden ruhigen Gebiete werden grundlegend beibehalten. Im Maßnahmenteil werden deren Festlegung und Schutz weiter ausformuliert.**

## 6. Beteiligungsprozesse

### 6.1 Grundlagen

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzusehen, die auch die Möglichkeit beinhaltet, eigene Hinweise und Anregungen zu formulieren. In Chemnitz sollte die Bürgerschaft bereits frühzeitig einbezogen werden, um frühestmöglich die Aufmerksamkeit auf das Thema Straßenverkehrslärm zu lenken und eine aktive Mitarbeit zu ermöglichen. Folgende Optionen bestehen im LAP 2024 zur aktiven Partizipation:

- Öffentliche Auslegung der Lärmkartierung mit Möglichkeiten zur Stellungnahme
- Auslegung des Entwurfs zum LAP 2024 mit der Möglichkeit zur Stellungnahme

Des Weiteren sind die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (Verwaltung und ggf. weitere) sowie die Vorstellung und der Beschluss des LAP in einem beschlussfähigen politischen Gremium in jedem Fall erforderlich.

### 6.2 Stellungnahmen der Bürger zur Lärmkartierung

Die aktuelle Lärmkartierung der Stadt Chemnitz wurde in der Zeit vom 28.11.2022 bis 16.01.2023 öffentlich ausgelegt. Währenddessen erhielten die Bürgerinnen und Bürger in Chemnitz die Möglichkeit, schriftliche Hinweise und Anregungen abzugeben. Insgesamt erfolgten 37 Eingaben. Die Stellungnahmen enthielten überwiegend Lärmbeschwerden zu konkreten Straßenabschnitten sowie persönliche Maßnahmenvorschläge.

Die fachtechnische Abwägung der Vorschläge erfolgt im Rahmen des Maßnahmenteils getrennt nach ihrem Bezug zu ermittelten Lärmschwerpunkten oder sonstigen Bereichen sowie in erster Abstimmung mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange. Ein Rechtsanspruch auf ortskonkrete Maßnahmen entsteht aus den Stellungnahmen jedoch nicht.

Eine Übersicht der Stellungnahmen und fachtechnischen Abwägungen ist in **Anlage II** enthalten.

### 6.3 Fachgruppe

Im Rahmen der Bearbeitung des LAP eignet sich stets eine frühzeitige Einbeziehung einer Fachgruppe aus der städtischen Verwaltung, in deren Aufgabenfeld die Lärminderung und/ oder die Verantwortlichkeit zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen liegen. In der Fachgruppe können eventuelle Fehler in der Kartierung verlässlich identifiziert, wichtige Terminketten abgestimmt und schlussendlich potentielle Maßnahmen auf ihre Machbarkeit geprüft werden. Bei Bedarf können weitere Träger öffentlicher Belange beteiligt werden. Dadurch erhalten sowohl der Prozess als

auch das Ergebnis der Lärmaktionsplanung eine breite fachliche Basis. Maßgeblich beteiligt am LAP der Stadt Chemnitz sind das Umweltamt sowie das Verkehrs- und Tiefbauamt.

#### **6.4 Politische Gremien**

Im Rahmen der Erstellung des Maßnahmenplans sind politische Gremien einzubeziehen. Dies betrifft in Chemnitz den Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität (ASM), den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Sicherheit (AKUS) sowie den AGENDA-Beirat. Im Rahmen der Vorstellung von Analyse und Maßnahmen können Fragen beantwortet sowie eventuelle weitere Hinweise aufgenommen und nach eingehender fachlicher Prüfung ggf. in die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes eingearbeitet werden.

#### **6.5 Auslegung des LAP-Entwurfs**

Am 27. November 2024 erfolgte im zuständigen Ausschuss für Eigenbetriebe, Umwelt und Sicherheit der Auslegungsbeschluss des Entwurfs zum Lärmaktionsplan 2024 der Stadt Chemnitz.

Der LAP-Entwurf lag vom 09.12.2024 bis 17.01.2025 öffentlich aus. Rückmeldungen waren bis einschließlich 31.01.2025 möglich. Beteiligt wurden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Chemnitz sowie betroffene Träger öffentlicher Belange. Der Zugang zum LAP-Entwurf erfolgte online auf [www.chemnitz.de](http://www.chemnitz.de), sowie im Auslegungsraum des Technischen Rathauses montags bis freitags zu ortsüblichen Öffnungszeiten.

Es erfolgten 44 Stellungnahmen durch teilnehmende Bürgerinnen und Bürger sowie 6 Stellungnahmen durch Träger öffentlicher Belange. Seitens der Träger öffentlicher Belange wurden zudem Hinweise zur fachtechnischen Abwägung der sie betreffenden Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern eingereicht. Die Abwägung der Stellungnahmen zum LAP-Entwurf liegen dem Stadtrat als gesonderte Anlage zum Beschluss des Lärmaktionsplanes vor.

Auf Basis der Stellungnahmen wurden folgende Maßnahmen ergänzt:

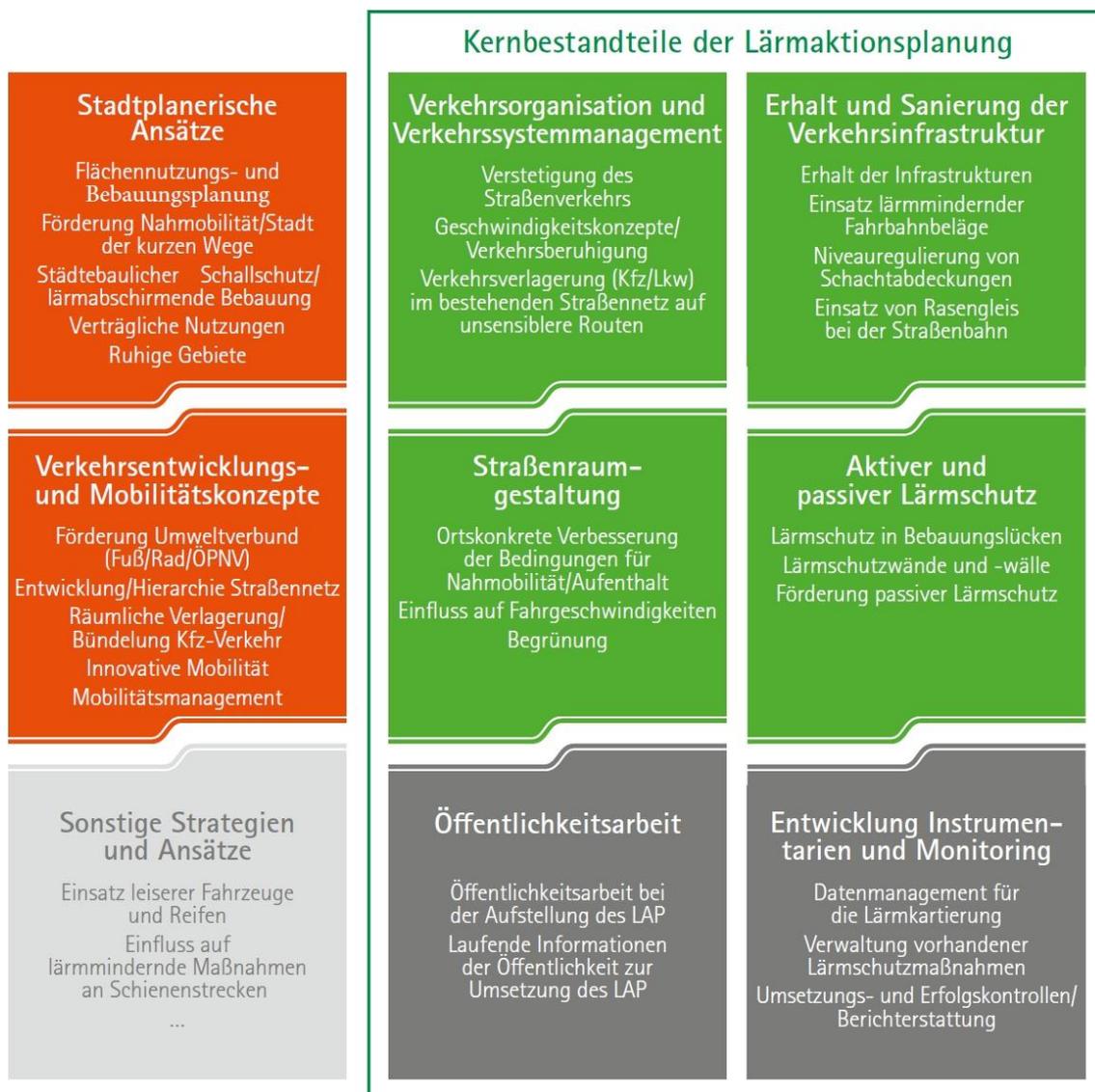
- begrünzte Lärmschutzwand, Kita Fritz-Reuter-Straße, Lärmschwerpunkt 16
- Geschwindigkeitskontrollen, Zschopauer Straße, Lärmschwerpunkt 32
- Infrastrukturerhalt und -sanierung, Maßnahme S3

Ferner wurden Hinweise bzgl. erhöhter Fahrgeschwindigkeiten (B 174, Ernst-Enge-Straße) sowie potentiell erhöhter Lkw-Durchgangsverkehre (Nauwerkstraße/ Bahnstraße in Schönau) an die zuständigen Vollzugsbehörden weitergeleitet.

## 7. Maßnahmenkonzept

### 7.1 Handlungsfelder

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



Grafik 7: Handlungsfelder und Kernbestandteile der Lärmaktionsplanung (© IVAS)

Die Felder „Stadtplanerische Ansätze“ sowie „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte“ sind im Lärmaktionsplan nicht zwingend weiter mit konkreten Erläuterungen und Inhalten auszufüllen, wenn entsprechende Dokumente mit qualifiziertem Inhalt bereits vorliegen. Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept INSEK Chemnitz 2035 gilt dies für das stadtplanerische Feld. Darin wurden zudem bereits wichtige verkehrspolitische Grundsätze verankert.

Die in 2021 beschlossene Fortschreibung des Nahverkehrsplans gehört zum Bereich Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte. Für die Entwicklung des Chemnitzer Nah- und Regionalverkehrs besteht somit ein gültiges aktuelles strategisches Planungsdokument. Der 2006 beschlossene und derzeit weiterhin gültige Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird hingegen aktuellen Entwicklungen nicht mehr gerecht.

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

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

- „Handbuch Lärmaktionspläne, Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung“, Umweltbundesamt, Ausgabe 2015<sup>22</sup>
- „Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen“, Umweltbundesamt, ISSN 2363-832X, Juli 2023<sup>23</sup>
- „Positivbeispiele Lärmaktionsplanung“, Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Ausgabe 2018 (aktuell in Überarbeitung)<sup>24</sup>
- Handbuch „Mach's leiser!“, Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V.<sup>25</sup>, Ausgabe 2019

Maßnahmen bezüglich der durch den Eisenbahnverkehr entstehenden Belastungen liegen im Aufgabenbereich des Eisenbahn-Bundesamtes bzw. der DB InfraGO AG und werden dementsprechend im Lärmaktionsplan des Straßenverkehrs nur im Ansatz behandelt. Diesbezüglich sei nochmals auf den vorhandenen Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen.

---

<sup>22</sup> abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/handbuch-laermaktionsplaene-handlungsempfehlungen>, Stand Juli 2023

<sup>23</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermaktionsplanung-laermminderungseffekte-von>, Stand Dezember 2023

<sup>24</sup> abrufbar unter: <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30115>, Stand Juli 2023

<sup>25</sup> abrufbar unter: <https://www.oekoloewe.de/das-handbuch-laermminderung-fuer-kommunen.html>, Stand Juli 2023

## 7.2 Einordnung der LAP-Maßnahmen

Besonders **Störungen des Nachtschlafs** gehen mit einem potentiell erhöhten Gesundheitsrisiko einher<sup>26</sup>. Aus diesem Grund liegt bezüglich der durchzuführenden Maßnahmen die Konzentration verstärkt auf jenen, welche eine ungestörte Nachtruhe ermöglichen.

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

Nachfolgend werden Beispiele zur Einordnung von Maßnahmenkosten benannt:

- geringe Kosten: < 10.000 €  
strategische/ planerische Handlungsansätze, Beschilderungen, etc.
- mittlere Kosten: < 100.000 €  
Markierung von Radverkehrsanlagen, externe Beauftragung von weiteren Untersuchungen, Anpassung von LSA-Schaltprogrammen, etc.
- hohe Kosten: > 100.000 €  
Lärmschutzwände, Umgestaltung von Knotenpunkten, etc.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass alle Maßnahmen vorbehaltlich der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen zu betrachten sind. Die Bereitstellung bzw. Vorhaltung erforderlicher Ressourcen ist im Sinne einer wirkungsvollen Lärminderung deshalb stets anzustreben.

Die **zeitliche Einordnung** der Maßnahmen wird wie in nachfolgender Tabelle gegliedert.

Horizont	Zeitraumen
kurzfristig	bis 2 Jahre
mittelfristig	2 bis 5 Jahre
langfristig	über 5 Jahre

Tabelle 6: Zeitraumen von Maßnahmen

<sup>26</sup> Umweltbundesamt, 22.12.2015, Stand Juli 2023, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#textpart-1>

### 7.3 Maßnahmen an Lärmschwerpunkten

#### Maßnahme L1: Programm der lautesten Straßen

Umsetzung des Programms der lautesten Straßen aus den *Tabellen 3 und 4* (Lärmschwerpunkte) mit Nutzung der Anregungen aus *Anlage I* (Steckbriefe der Lärmschwerpunkte).

Maßnahmenträger: Verkehrs- und Tiefbauamt  
Zeitraum: mittel- bis langfristig entsprechend Mittelverfügbarkeit  
Kosten: je Einzelmaßnahme deutlich unterschiedlich

Die jeweils relevanten Ansätze zur Lärminderung an den Lärm- und somit Handlungsschwerpunkten werden in den zugehörigen Steckbriefen in *Anlage I* aufgeführt. Dabei finden sämtliche Handlungsfelder der Lärmaktionsplanung entsprechend Beachtung. Sofern vorhanden, werden ohnehin geplante Maßnahmen benannt (bspw. vorgesehener Um- oder Ausbau).

#### Maßnahme L2: Geschwindigkeitsmonitoring an Lärmschwerpunkten

Erhebung der realen Fahrgeschwindigkeiten (per Seitenradar ohne Sanktionierung) an Lärmschwerpunkten, Auswertung und Entscheidung, ob weitere Maßnahmen (bspw. Dialogdisplay, bauliche Eingriffe, etc.) zur Senkung der Fahrgeschwindigkeiten erforderlich bzw. sinnvoll sind.

Maßnahmenträger: Verkehrs- und Tiefbauamt, Ordnungsamt, Umweltamt  
Zeitraum: kurz- bis mittelfristig  
Kosten: gering bis keine (aus laufenden Mitteln UA)

Ein wichtiger Einflussfaktor auf die reelle Lärmentwicklung sind die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Deutliche sowie häufige Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sorgen auch für höhere Lärmemissionen und sind deshalb möglichst zu vermeiden.

An Straßenabschnitten mit hohen Lärmbelastungen sind die überwiegenden gefahrenen Geschwindigkeiten in Form der  $v_{85}$ -Geschwindigkeit (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge eingehalten wird) zu ermitteln. Wo die  $v_{85}$  deutlich erhöht ausfällt, sind Maßnahmen zur Vermeidung erhöhter Geschwindigkeiten zu entwickeln. Um einen anhaltenden Effekt zu sichern, sollte die gewählte Maßnahme möglichst auf einen dauerhaften Einsatz ausgelegt sein (bspw. Dialogdisplay, ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung, ggf. bauliche Maßnahmen). Ersatzweise kommen regelmäßig „(teil-)stationäre“ Geschwindigkeitsüberwachungen zum Einsatz.

## 7.4 Technologische Lärminderungsansätze

### Maßnahme T1: Einsatz lärmärmerer Fahrbahnbeläge

Systematischer Einsatz im Regelwerk (RLS-19) verankerter lärmindernder Fahrbahnbeläge an Straßen mit hohen Verkehrsbelastungen bei ohnehin erforderlichen Sanierungsarbeiten und nach Vorhaben-konkreter Einzelfallprüfung

- abseits der Lärmschwerpunkte (Anlage I).

Im Nebennetz sind auch bei geringeren Geschwindigkeiten insbesondere für gepflasterte Abschnitte geeignete lärmärmere Fahrbahnbeläge zu prüfen (bspw. Asphalt oder weniger lärmintensives Pflaster).

Maßnahmenträger:	Verkehrs- und Tiefbauamt
Zeitraum:	Daueraufgabe entsprechend den anstehenden Straßensanierungen
Kosten:	abhängig vom Sanierungsabschnitt und dem gewählten Ausbau, die Mehrkosten fallen gegenüber der Bestandssanierung nicht selten gering bis mittelmäßig aus

Seit der Erstellung des gültigen Lärmaktionsplanes in 2016 wurden verschiedene innerorts, also auch bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h, wirksame lärmindernde Fahrbahnbeläge in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) verankert. Die Mehrkosten gegenüber herkömmlichem Gussasphalt fallen zunehmend geringer aus. Im Zuge ohnehin anstehender Sanierungsarbeiten und spätestens bei einem erforderlichen grundhaften Ausbau (Austausch von Deck- und Tragschichten) ist deshalb im Hauptverkehrsnetz stets der Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelages zu prüfen. Dies gilt überall, wo durch geringere Lärmemissionen eine geringere Belastung der Bevölkerung und/oder ein besserer Schutz sensibler Freibereiche (z.B. an den ruhigen Gebieten) ermöglicht wird.

Im Nebennetz sind häufig niedrigere Höchstgeschwindigkeiten zulässig. Dennoch können bei lärmintensivem Pflasterbelag hohe Lärmbelastungen für die Bevölkerung vor Ort entstehen. Wo die Stadtbildgestaltung und Denkmalschutz es zulassen, wird deshalb der Ersatz von Pflasterbelägen durch geeignetere Beläge (Asphalte/Asphaltbetone) empfohlen. Wo Pflasterbeläge zu erhalten sind, sollte der Einsatz weniger lärmintensiver Pflasterbeläge (bspw. geschnittenes Pflaster oder Kleinpflaster) geprüft werden.

Ersatzweise werden regelmäßige (teil-)stationäre Geschwindigkeitskontrollen empfohlen.

**Maßnahme T2: Erprobung und Anwendung innovativer Lärmschutztechnologien**

Erprobung und Einsatz neuer Lärmschutztechnologien und -strategien sowie ggf. Akquise von Fördermitteln, insbesondere bei hohen Kosten.

Maßnahmenträger: Umweltamt, Verkehrs- und Tiefbauamt, weitere je nach Einsatzfeld  
Zeitraum: Daueraufgabe  
Kosten: abhängig von der Einzelmaßnahme und Fördermitteln

An neuen Möglichkeiten und Technologien zum Lärmschutz wird beständig geforscht. Häufig braucht es jedoch viele Jahre, bis diese in die einschlägigen Richtlinien und Regelwerke aufgenommen werden und/ oder mit entsprechender Marktreife kosteneffizient finanzierbar sind.

Eine derzeit in Erprobung befindliche neue Technologie zum aktiven Lärmschutz an Straßen ist die Möglichkeit, Diffraktionseffekte in der Schallausbreitung zu nutzen. Bundesweit werden hierzu aktuell vier Teststrecken durch die deutsche Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betreut<sup>27</sup>. Zur Minderung des Schwerverkehrslärms kann der Einsatz vollelektrischer Linienbusse und Müllfahrzeuge beitragen – das gilt insbesondere an Strecken, welche zu einem hohen Anteil durch diese Fahrzeuge frequentiert werden.

Für die Erprobung und den Einsatz neuer Technologien stehen nicht selten Fördergelder von Freistaat und Bund zur Verfügung. Teilweise setzt dies jedoch eine wissenschaftliche Begleitung sowie Wirkungsevaluation voraus. Außerdem ist zu beachten, dass neue Technologien teilweise noch nicht in die Berechnungen zur Lärmkartierung eingehen.

Grundlage für den Einsatz neuer Technologien und die Nutzung vorhandener Fördermittelprogramme ist außerdem zunächst die Kenntnis über deren Verfügbarkeit, potentielle Einsatzfelder und Bewilligungskriterien. Zur entsprechenden Fort- und Weiterbildung sollten deshalb entsprechende Ressourcen in der Verwaltung bereitgestellt werden.

<sup>27</sup> [https://www.fgsv.de/fileadmin/Poster/LW13\\_BAST-Messprogramm\\_Whistone.pdf](https://www.fgsv.de/fileadmin/Poster/LW13_BAST-Messprogramm_Whistone.pdf), Stand April 2024

**Maßnahme T3: Flottenerweiterungen durch Fahrzeuge mit leiseren Antriebstechnologien**

Im Rahmen anstehender Flottenerweiterungen ist die Anschaffung von Fahrzeugen mit leiseren Antriebstechnologien (bspw. Elektro- oder Wasserstoffantrieb) nach Möglichkeit weiter zu verfolgen. Dies betrifft insbesondere

- kommunale Fahrzeuge sowie
- Linienbusse der CVAG.

Maßnahmenträger: Umweltamt, CVAG, weitere je nach Einsatzfeld

Zeitraum: Daueraufgabe

Kosten: mittel bis hoch (abhängig von der Einzelmaßnahme und Fördermitteln)

Die Erhöhung des Anteils von Fahrzeugen mit lärmgeminderten Antrieben auf dem städtischen Straßennetz trägt flottenabhängig zur gesamtstädtischen oder zur streckenabhängigen Lärmminde- rung bei. Dies kann u.a. durch eine sukzessive Umstellung kommunaler Fahrzeuge auf diese Antriebe erreicht werden. Hierzu ist in der Regel die Eruerung von Fördermitteln erforderlich, da die Kosten dieser Fahrzeuge aktuell deutlich höher ausfallen als bei Fahrzeugen mit herkömmli- chen Antrieben. Der kommunale Einflussbereich beinhaltet bspw. den städtischen Fuhrpark (Pkw der Stadtverwaltung, Müllfahrzeuge, etc.) sowie Linienbusse der CVAG.

**Maßnahme T4: Errichtung einer Lärmschutzwand entlang des Südrings**

Die Stadtverwaltung entwickelt ein Modell zur Finanzierbarkeit einer Lärmschutzmaßnahme, beispielsweise einer 4 m hohen Lärmschutzwand, unter Beteiligung der vom Verkehrslärm be- troffenen Wohnungsunternehmen.

Maßnahmenträger: Umweltamt, Verkehrs- und Tiefbauamt, Wohnungsunternehmen

Zeitraum: mittelfristig nach 2026

Kosten: hoch (ca. 5 Mio. EUR, aktuell nicht förderfähig)

## 7.5 Öffentlicher Personenverkehr

### Maßnahme Ö1: Weiterführung Chemnitzer Modell und Stadtbahnerweiterung

Weitere Umsetzung des Chemnitzer Modells in den verbliebenen Teilschritten (Stufen 0, 1 und 2 umgesetzt) sowie der geplanten Stadtbahnerweiterungen

- Stufe 3: Anbindung Olbernhau sowie Annaberg-Buchholz/Cranzahl (zurückgestellt)
- Stufe 4: Anbindung Chemnitz Center und Limbach-Oberfrohna (aktuell in der Planfeststellung)
- Stufe 5: Anbindung Oelsnitz / St. Egidien / Glauchau
- Erweiterung des Straßenbahnnetzes von Schönau nach Reichenbrand (in Planung)
- Erweiterung des Straßenbahnnetzes vom Hauptbahnhof in Richtung Zeisigwald (in Planung)

Maßnahmenträger: VMS, CVAG, Verkehrs- und Tiefbauamt

Zeitraum: entsprechend Zeitplan der Projekte / Mittelbereitstellung

Kosten: hoch (jedoch zusätzliche Effekte abseits der Lärminderung vorhanden)

Mit den weiteren Schritten zur Umsetzung des Chemnitzer Modells wird der Umweltverbund sowohl im Binnenverkehr als auch im Stadt-Umland-Verkehr nachhaltig gestärkt. Stadtweit kann so ein hoher Beitrag zur Lärmreduzierung geleistet werden – insbesondere durch die Substitution von Kfz-Fahrten sowie entfallende Buslinien entlang der Erweiterungsstrecken. Wo an einzelnen Bauabschnitten höhere Lärmemissionen durch den Bahnverkehr entstehen, werden im Planfeststellungsverfahren entsprechende Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

### Maßnahme Ö2: Ausbau des Straßenbahnnetzes mit Grüngleisen

Prüfung der Umsetzung weiterer zu sanierender oder neu zu bauender Gleisabschnitte als Rasengleis.

- Bei Neubauvorhaben gemäß Fortführung des Chemnitzer Modells insbesondere in Straßenabschnitten mit bereits vorhandenen Auffälligkeiten hinsichtlich des Lärms und der Luftschadstoffe sowie besonderer städtebaulicher Anforderungen
- bei Erneuerungsmaßnahmen, wo die Rahmenbedingungen es ermöglichen

Maßnahmenträger: CVAG, Verkehrs- und Tiefbauamt

Zeitraum: Daueraufgabe

Kosten: Mehrkosten gegenüber konventioneller Bauweise in Abhängigkeit der Abschnittlänge und dem gewählten Ausbau gering bis hoch

## 7.6 Strategische Maßnahmen

### **Maßnahme S1: Beachtung bestehender Konzepte und Zielsetzungen**

Beachtung bestehender Konzepte und Zielsetzungen zur umweltschonenden und lärmindernden Gestaltung des Verkehrssektors im Rahmen aller verkehrsrelevanten Entwicklungen und Maßnahmen in der Stadt Chemnitz.

Maßnahmenträger: Umweltamt, Verkehrs- und Tiefbauamt, Stadtplanungsamt

Zeitraum: Daueraufgabe

Kosten: keine (Beachtung in verkehrsrelevanten Entwicklungen sowie Konzept-Fortschreibungen)

Die Minderung des Verkehrslärms betrifft als gesamtstädtische Aufgabe von der Erstellung übergeordneter Konzepte bis zur Objektplanung das gesamte Spektrum an Projekten mit Einfluss auf den Verkehr. Konzeptionell betrifft dies neben der vordergründigen Behandlung in der Verkehrsentwicklungsplanung prinzipiell alle städtischen Rahmenpläne; von der Stadtentwicklung über die Nahverkehrsplanung bis zur Energieversorgung und der Ordnung des ruhenden Verkehrs. So kann bspw. die Stellplatzsatzung, in der u.a. die herzustellenden Kfz- und Fahrrad-Stellplätze geregelt werden, bei Bauvorhaben von vornherein erste Anreize für ein umweltbewussteres Mobilitätsverhalten setzen.

Die Realisierung von Einzelprojekten – bspw. Gewerbeansiedlungen, Schaffung/Erhalt von Wohnraum, Gestaltung von Knotenpunkten, etc. – beeinflusst die Vermeidung oder Entstehung von Verkehrslärm häufig direkt bzw. ortskonkret. Für Einzelobjekte und kleinere Gebiete ist i.d.R. ein entsprechendes Beratungsangebot durch die Stadt ausreichend – welches entsprechend beworben werden sollte. Für größere Entwicklungen kann die Erstellung eines gebietsbezogenen Mobilitätskonzeptes sinnvoll sein.

### **Maßnahme S2: Straßendatenbank**

Weiterführung und konsequente Aktualisierung der bestehenden Straßendatenbank im Verkehrsmodell der Stadt Chemnitz zur Vorhaltung erforderlicher Daten für die Lärmkartierung sowie weitere verkehrsrelevante Untersuchungen und Maßnahmen.

Maßnahmenträger: Umweltamt, Verkehrs- und Tiefbauamt  
Zeitraum: Daueraufgabe  
Kosten: aus laufenden Mitteln Verkehrs- und Tiefbauamt

Das Verkehrsmodell der Stadt wird bereits als Datenbank für die erforderlichen Grundlagen zur Kartierung genutzt. Da die Lärmkartierung im 5-Jahres-Turnus regelmäßig erfolgt, ist die stetige Aktualisierung der Datengrundlage sicherzustellen. Hiervon profitieren neben der Lärmkartierung auch verkehrliche Untersuchungen sowie insbesondere die Evaluierung bisheriger Maßnahmen im Verkehrsnetz der Stadt.

### **Maßnahme S3: Infrastrukturerhalt und -sanierung**

Zusätzliche Belastungen durch schadhafte Fahrbahnbeläge oder Einbauten sind weitestgehend zu vermeiden. Abschnitte mit potentiell hohem Verschleiß sind intensiv zu beobachten und bei Erfordernis auch mit dem Ziel der Lärmvermeidung zu sanieren.

Maßnahmenträger: Verkehrs- und Tiefbauamt  
Zeitraum: Daueraufgabe  
Kosten: aus laufenden Mitteln Verkehrs- und Tiefbauamt

Der Zustand der Infrastruktur hat einen maßgeblichen Einfluss auf die von den Verkehrsanlagen ausgehenden Lärmemissionen. Schadhafte Fahrbahnoberflächen oder z.B. abgesenkte Schachtabdeckungen führen zu deutlich höheren Lärmemissionen, als ebene Asphaltbeläge und intakte Einbauten in den Straßen. Deshalb dürfen der Erhalt bzw. die Sanierung der Infrastruktur nicht vernachlässigt werden.

Folgende Maßnahmen sind im Rahmen des Infrastrukturerhalts und der -sanierung vorzusehen bzw. beizubehalten:

- dauerhafte Erhaltung eines „angemessenen“ Infrastrukturzustandes mit Schwerpunkt auf den hoch belasteten Straßen mit erheblichen Lärmeinwirkungen auf die angrenzenden Wohnbebauungen (systematisches Erhaltungsmanagement)
- regelmäßige Straßenbefahrungen zur Identifizierung von Schäden

- möglichst schnelle Reaktion auf Hinweise aus der Öffentlichkeit zu Schäden im Fahrbahnbereich
- Vermeidung bzw. Behebung abgesenkter Schachtdeckel
- wo im Straßenhauptnetz möglich, Einsatz spezieller Bauarten von Abdeckungen, welche dauerhafte Einwirkungen insbesondere von Schwerverkehr ohne Senkungen verkraften (z.B. einwalzbare Schachtabdeckungen) und Nutzung von Technologien zur Lärmvermeidung (wie dämpfender Einlagen)
- Sanierung/ grundhafter Ausbau noch in schlechtem Zustand befindlicher Straßenabschnitte unter Beachtung von Lärmbeschwerden/ den Ergebnissen der Lärmkartierung

#### **Maßnahme S4: Berichterstattung, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Berichterstattung und Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere

- Berichterstattung zur Umsetzung von Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan, ggf. in kombinierter Form
- Berichterstattung zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr in den vergangenen 25 Jahren (mit Zeitreihe SrV 1998 bis 2023)
- Bereitstellung der Berichte im Internet und Erarbeitung von Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit (Broschüren und Faltblätter)
- Begleitende Pressearbeit bei der Umsetzung von Maßnahmen
- Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung und/oder einer Imagekampagne zum Thema Lärm – bspw. im Rahmen der Aktion „Tag gegen Lärm“

Maßnahmenträger: Umweltamt, Verkehrs- und Tiefbauamt

Zeitraum: kurz- bis mittelfristig

Kosten: aus laufenden Mitteln Umweltamt/ Verkehrs- und Tiefbauamt

Berichterstattung, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit besitzen eine hohe Bedeutung bei der Information der Bevölkerung über aktuelle Entwicklungen und beabsichtigte Maßnahmen bzw. deren Umsetzung. Die bestehende Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ist deshalb beizubehalten sowie temporär bei Erfordernis themenspezifisch zu intensivieren – bspw. im Rahmen der Aktion „Tag gegen Lärm“, welche das nächste Mal am 30. April 2025 stattfindet<sup>28</sup>.

Auch die verkehrlichen Grundlagen sind weiterhin öffentlichkeitswirksam aufzubereiten. Dazu gehören insbesondere die Aspekte der Entwicklung der Verkehrsmengen in den vergangenen Jahren (wenn möglich auch unter Einbeziehung des Radverkehrs) sowie die aktuellen Trends der Mobilität in Chemnitz auf der Grundlage der Aussagen der Befragung „Mobilität in Städten – SrV

<sup>28</sup> <https://www.tag-gegen-laerm.de/start>, Abruf Februar 2025

2023“, deren Ergebnisse im Laufe des Jahres 2024 vorliegen, möglichst auch im Kontext eines Städtevergleichs. Auf dieser Grundlage kann auch die Erreichung wichtiger Ziele des INSEK zu einer nachhaltigeren verkehrlichen Entwicklung der Stadt bewertet und das Grundverständnis in der Bevölkerung bzgl. verkehrlicher Themen ausgebaut werden.

**Maßnahme S5: Bewerben der Förderrichtlinie Fassadengrün Chemnitz**

Die Förderrichtlinie (FRL) der Stadt Chemnitz für die Gewährung einer Zuwendung zur Fassadenbegrünung wird in stark verlärmten Bereichen, insbesondere mit dichter und enganliegender Bebauung, verstärkt beworben.

Maßnahmenträger: Umweltamt, Stadtplanungsamt  
Zeitraum: kurzfristig  
Kosten: gering (Bewerben der Förderrichtlinie)

Durch die Stadt Chemnitz werden seit September 2021 im Rahmen der Förderrichtlinie Fassadengrün Chemnitz die Herstellung sowie die Instandsetzung von Fassadengrün kommunal gefördert. Fassadengrün kann je nach Ausführung und Umfeld unterschiedliche Lärminderungswirkungen entfalten, wie verschiedene Studien in der Vergangenheit bereits herausstellen konnten. So beschreibt eine Studie der TU Darmstadt bspw. Minderungen zwischen 1,7 und 5,0 dB<sup>29</sup>. Zudem bietet Fassadenbegrünung weitere zahlreiche positive Aspekte – bspw. zur Verbesserung von Luftqualität und Hitzeresistenz, Erhöhung der Biodiversität sowie Aufenthaltsqualität. Die Prüfung der Eignung einer Fassade zur Begrünung obliegt dem jeweiligen Eigentümer. Ferner sind Bestimmungen zum Denkmalschutz zu beachten.

Um zu gewährleisten, dass interessierte Eigentümer bei Bedarf sowie Verfügbarkeit erforderlicher Eigenmittel die Förderung aus der FRL Fassadengrün Chemnitz verlässlich abrufen können, wird eine Verstetigung der FRL über den aktuellen Förderzeitraum (bis 31.12.2024) hinaus empfohlen.

<sup>29</sup> Dettmar, J., Pfoser, N., Sieber, S. (2016): Gutachten Fassadenbegrünung - Gutachten über quartiersorientierte Unterstützungsansätze von Fassadenbegrünungen für das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKUNLV) NRW, TU Darmstadt, 2016

#### Maßnahme S6: Festlegung und Schutz ruhiger Gebiete

Festlegung und Schutz der in Kapitel 5 benannten und in *Abbildung 6* dargestellten ruhigen Gebiete vor weiterer Verlärmung.

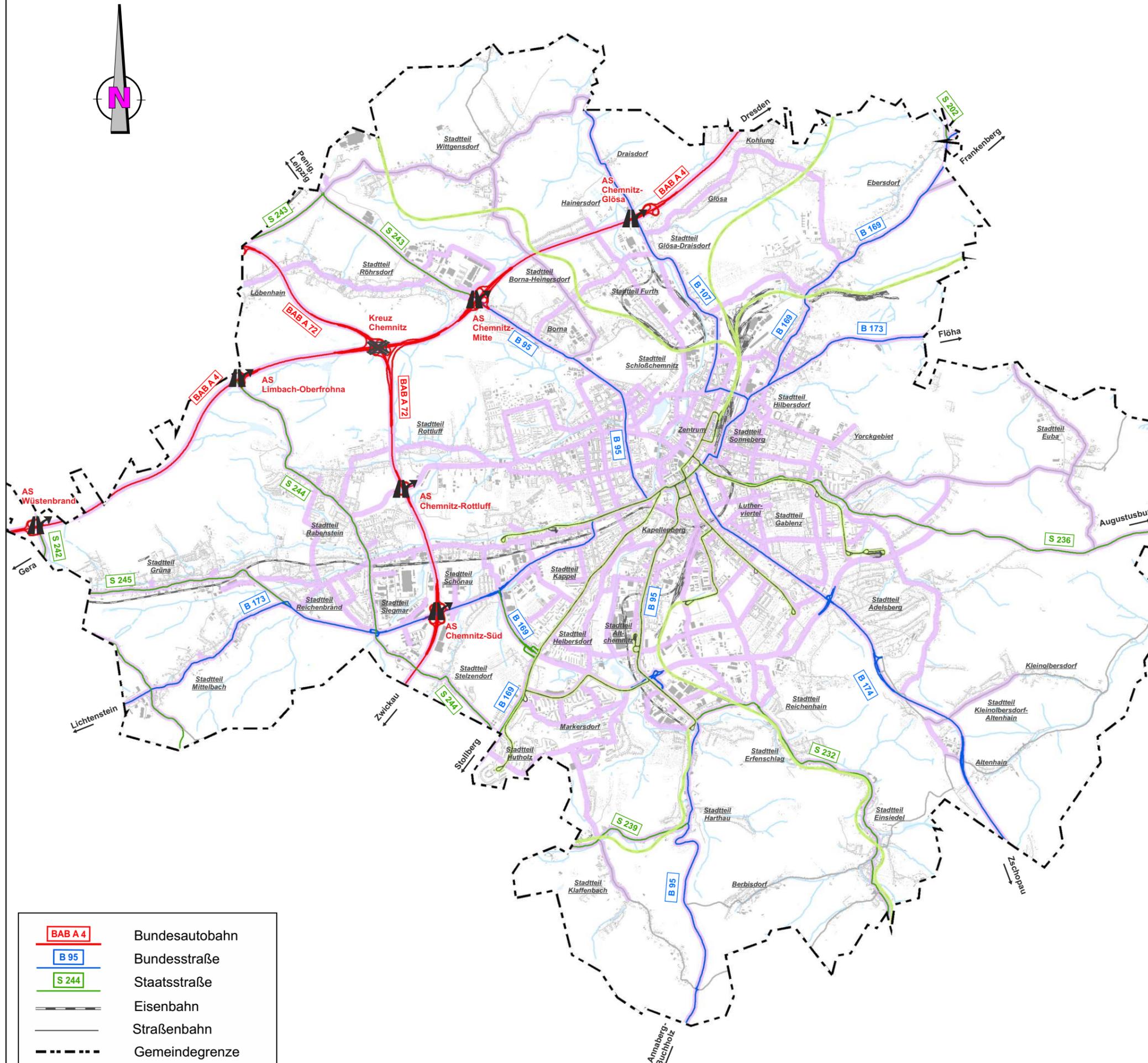
Maßnahmenträger: Umweltamt  
Zeitraum: Daueraufgabe  
Kosten: aus laufenden Mitteln Umweltamt

**Die in Kapitel 5 benannten und in *Abbildung 6* dargestellten ruhigen Gebiete sind vor weiteren Verlärmungen (bspw. Ansiedlung von Gewerbe oder Anlage von Verkehrswegen) zu schützen.** Sofern möglich, sind Sie in künftige lärmindernde Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit durch nichtmotorisierte Verkehrsmittel (Fuß und Rad) sowie Barrierefreiheit einzubeziehen, um der gegebenen Nutzung zu Erholungszwecken verstärkt gerecht zu werden.

# Abbildungen

**Übersichtskarte und  
kartierte Netze**

- kartierte Straßen
- kartiertes City- und Straßenbahnnetz



**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

- BAB A 4 Bundesautobahn
- B 95 Bundesstraße
- S 244 Staatsstraße
- Eisenbahn
- Straßenbahn
- Gemeindegrenze

**Abbildung 1**

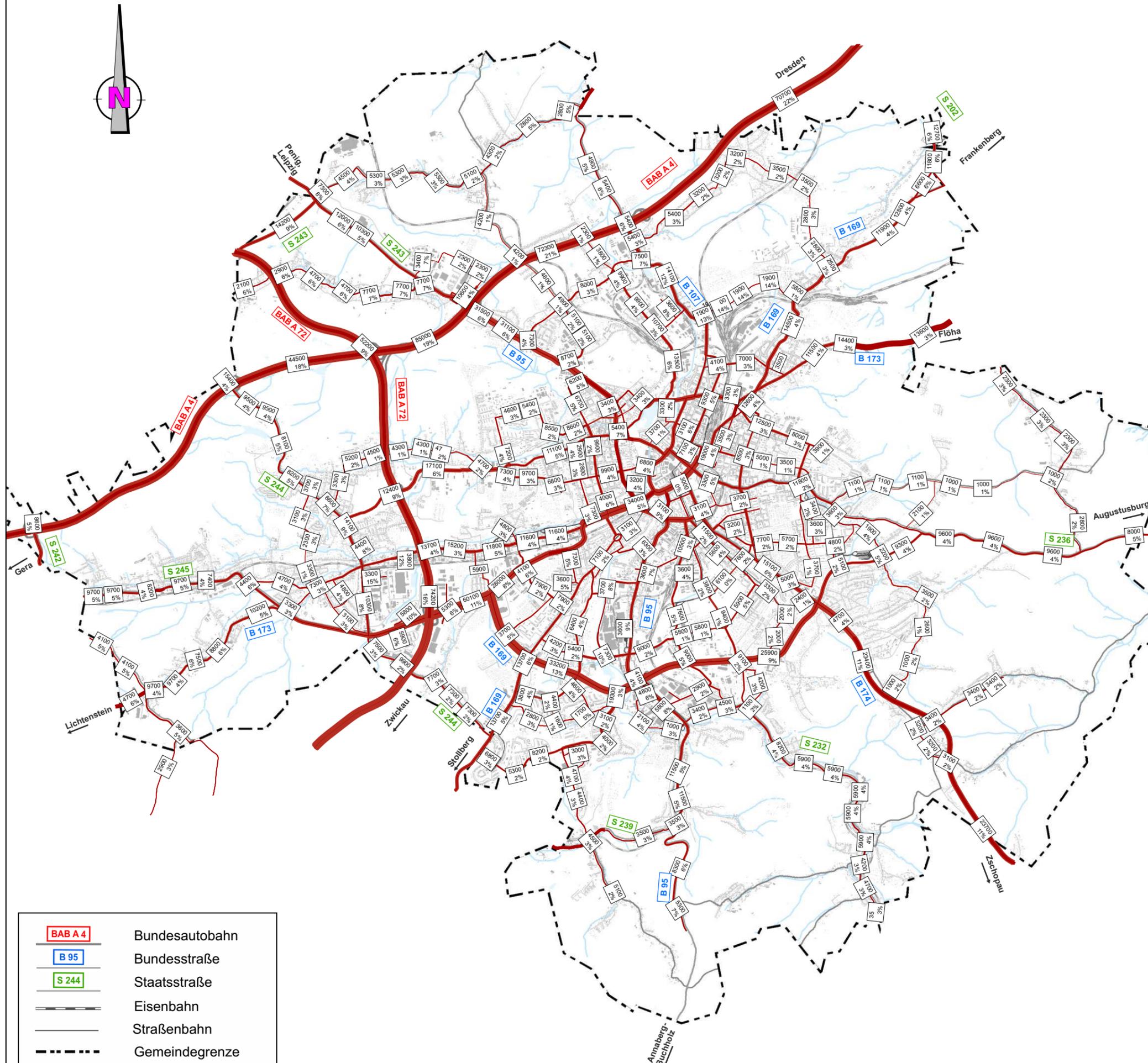
## Verkehrsmengen der kartierten Straßen

### Verkehrsmengen DTV



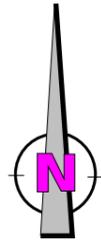
Verkehrsstärke\* in Kfz/ 24 h  
(DTV<sub>Mo-So</sub>), Eingangsdaten 2021  
Schwerverkehrsanteil

\*DTV-Werte auf volle 100 gerundet



**Karteninhalte**  
Verkehrsmengen: Stadt Chemnitz  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

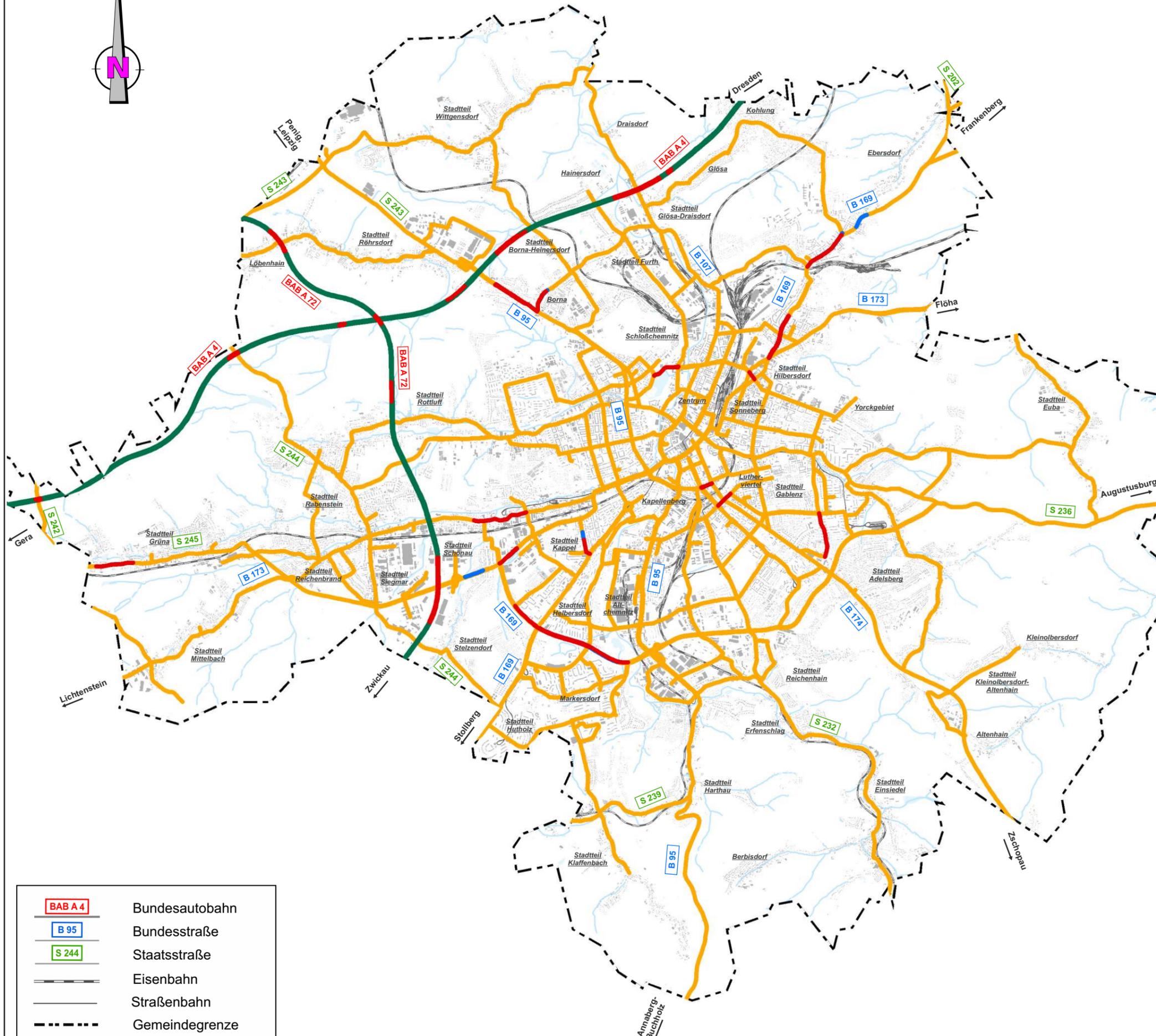
**Abbildung 2a**



**Fahrbahnbeläge im Bestand  
(Straßenhauptnetz)**

**Fahrbahnbeläge**

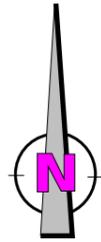
- Referenzbelag/ Asphalt ohne Abschläge
- Splittmastixasphalt SMA 5
- offenporiger Asphalt
- lärmindernde Beläge (kein Eingang in die Kartierung)



<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">BAB A 4</span>	Bundesautobahn
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">B 95</span>	Bundesstraße
<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">S 244</span>	Staatsstraße
	Eisenbahn
	Straßenbahn
	Gemeindegrenze

**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

**Abbildung 2b**

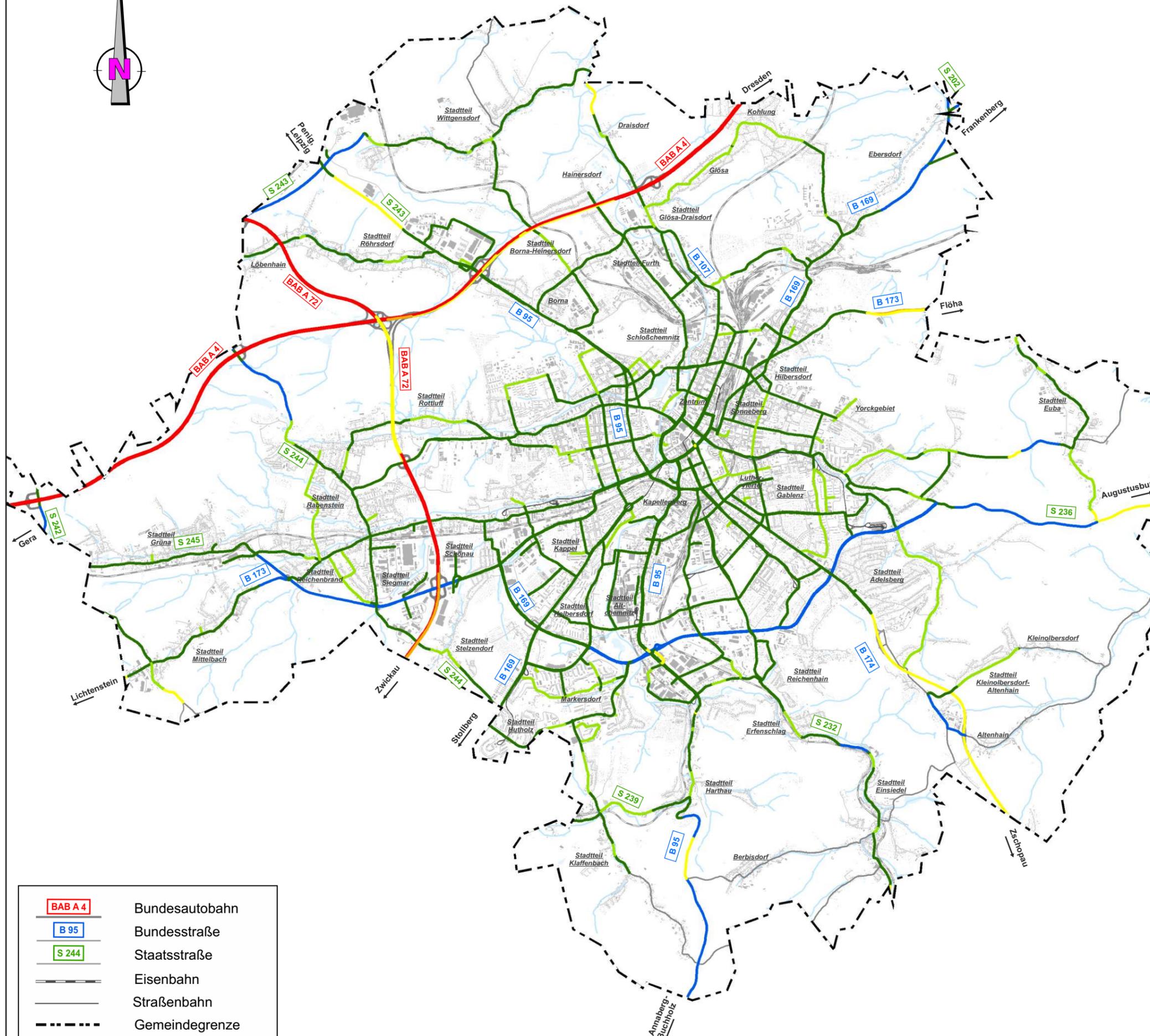


### Zulässige Geschwindigkeiten auf den kartierten Straßen

Darstellung der Geschwindigkeiten für Pkw entsprechend Kartierung

#### Höchstgeschwindigkeit Pkw

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



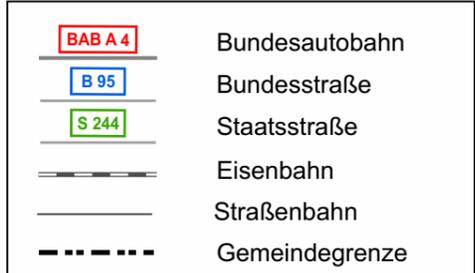
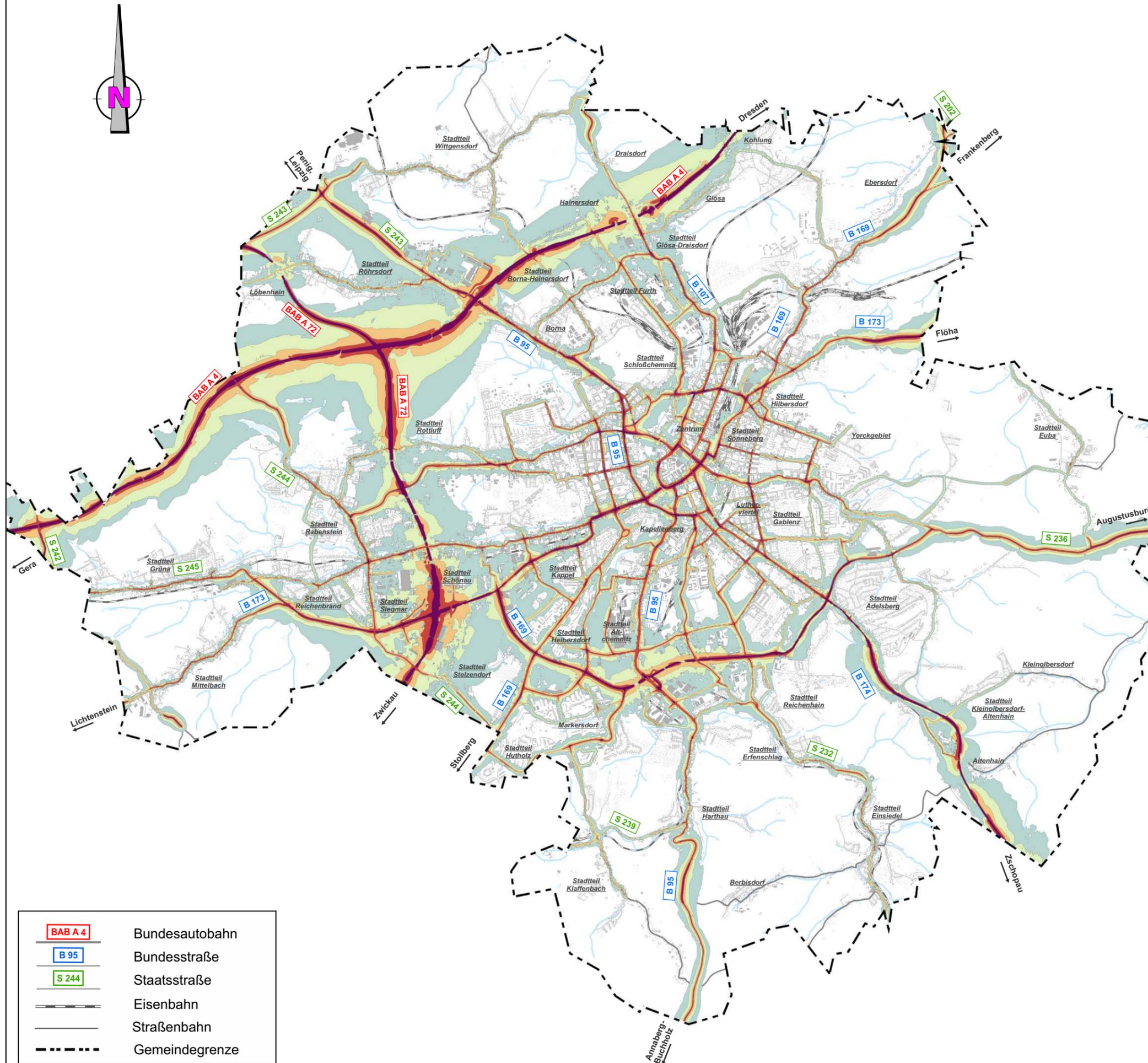
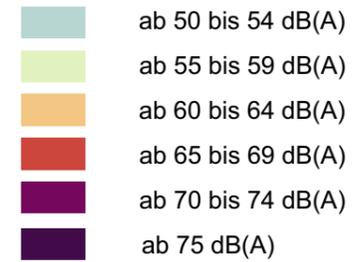
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">BAB A 4</span>	Bundesautobahn
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">B 95</span>	Bundesstraße
<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">S 244</span>	Staatsstraße
	Eisenbahn
	Straßenbahn
	Gemeindegrenze

**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

**Abbildung 2c**



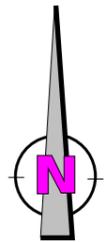
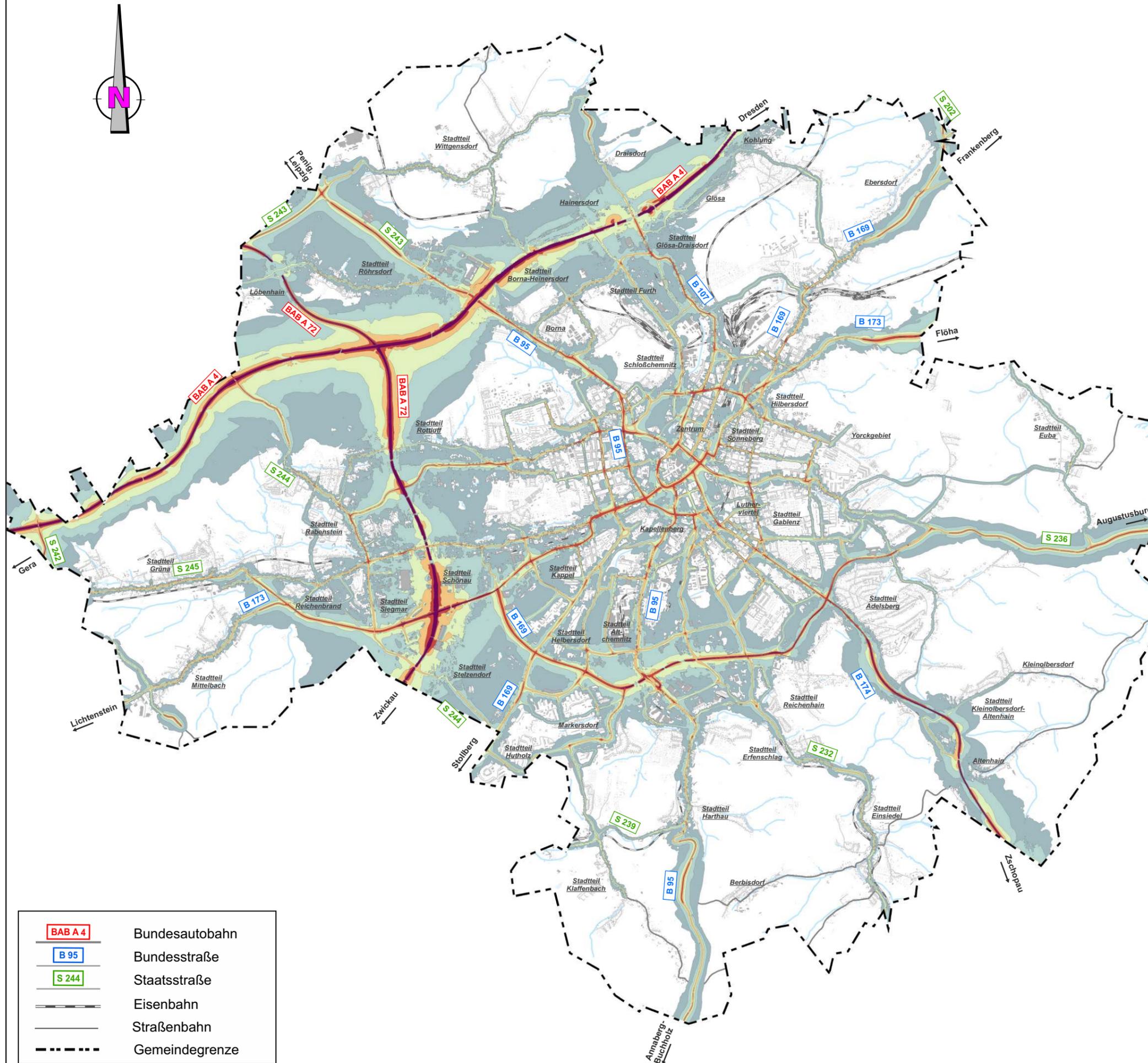
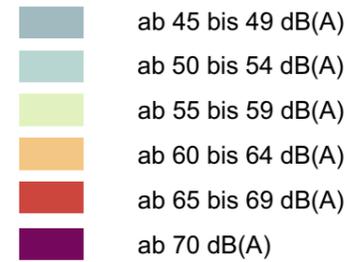
**Lärmkartierung Straße**  
**Lärmindex  $L_{DEN}$  (24h-Pegel)**



**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

**Abbildung 3a**

**Lärmkartierung Straße**  
**Lärmindex  $L_{NIGHT}$**   
**(Nachtstunden 22 - 6 Uhr)**



<b>BAB A 4</b>	Bundesautobahn
<b>B 95</b>	Bundesstraße
<b>S 244</b>	Staatsstraße
	Eisenbahn
	Straßenbahn
	Gemeindegrenze

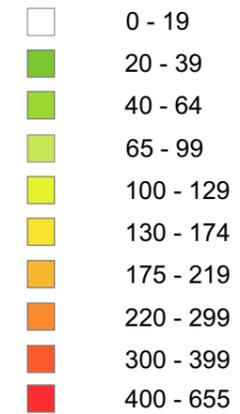
**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

**Abbildung 3b**



**Lärmkennziffer Straßenverkehr und Lärmschwerpunkte ( $L_{Night}$ )**

Lärmkennziffer Straßenverkehr und Lärmschwerpunkte im Nachtzeitraum  
22 - 6 Uhr

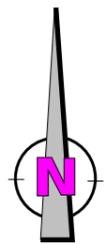
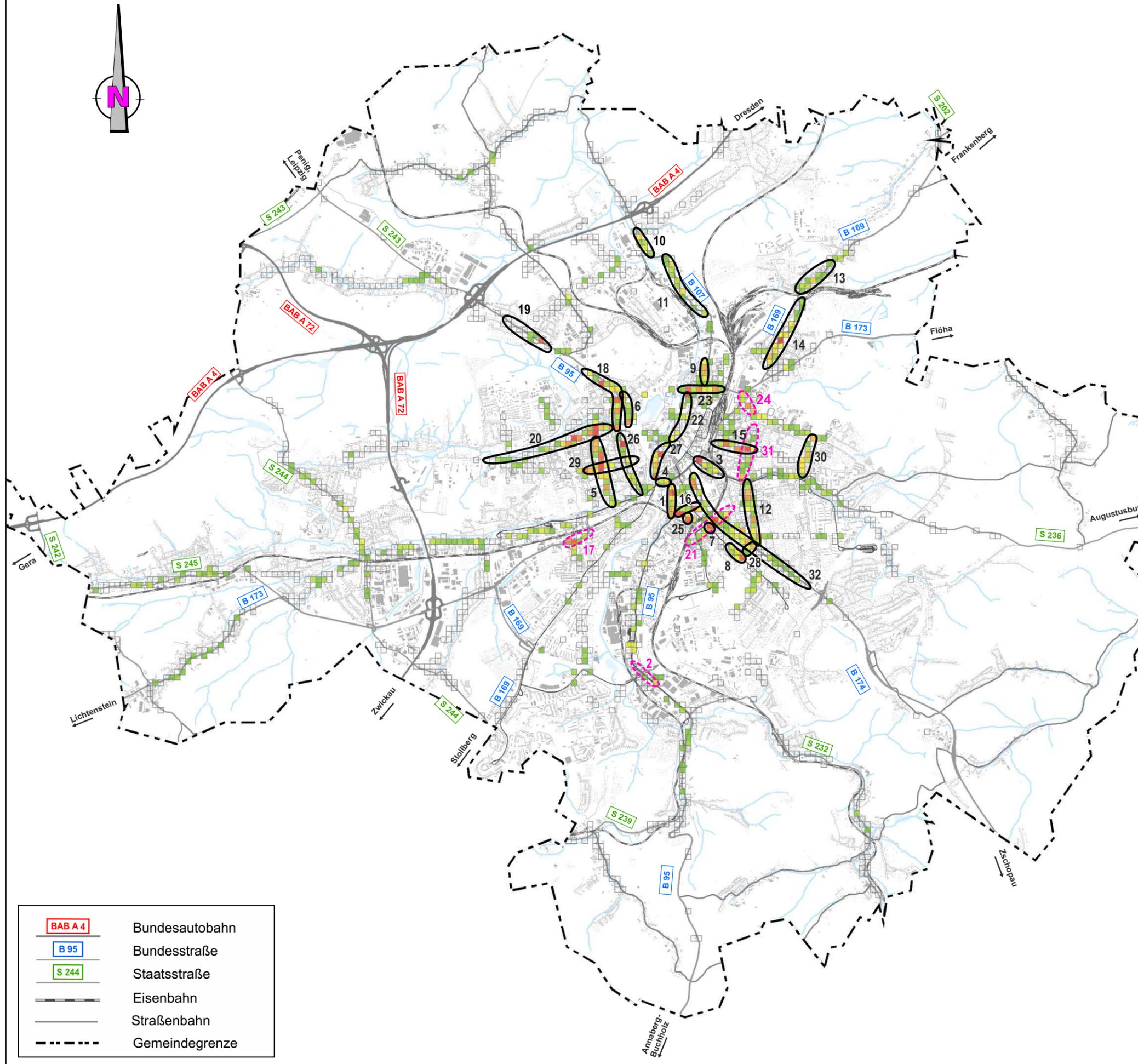


Berechnung:  $LKZ = S \text{ Einwohner} * (L - G)$   
 LKZ: Lärmkennziffer  
 L: anliegender  $L_{Night}$ -Pegel über 55 dB(A)  
 G: Bezugswert von 55 dB(A)

- vertiefend betrachteter Straßenabschnitt mit hoher Lärmbelastung und mindestens einer LKZ > 130
- entfallende Schwerpunkte nach Überprüfung von Eingangsdaten/ vorhandener Lärmvorsorge/ bereits umgesetzter Maßnahmen

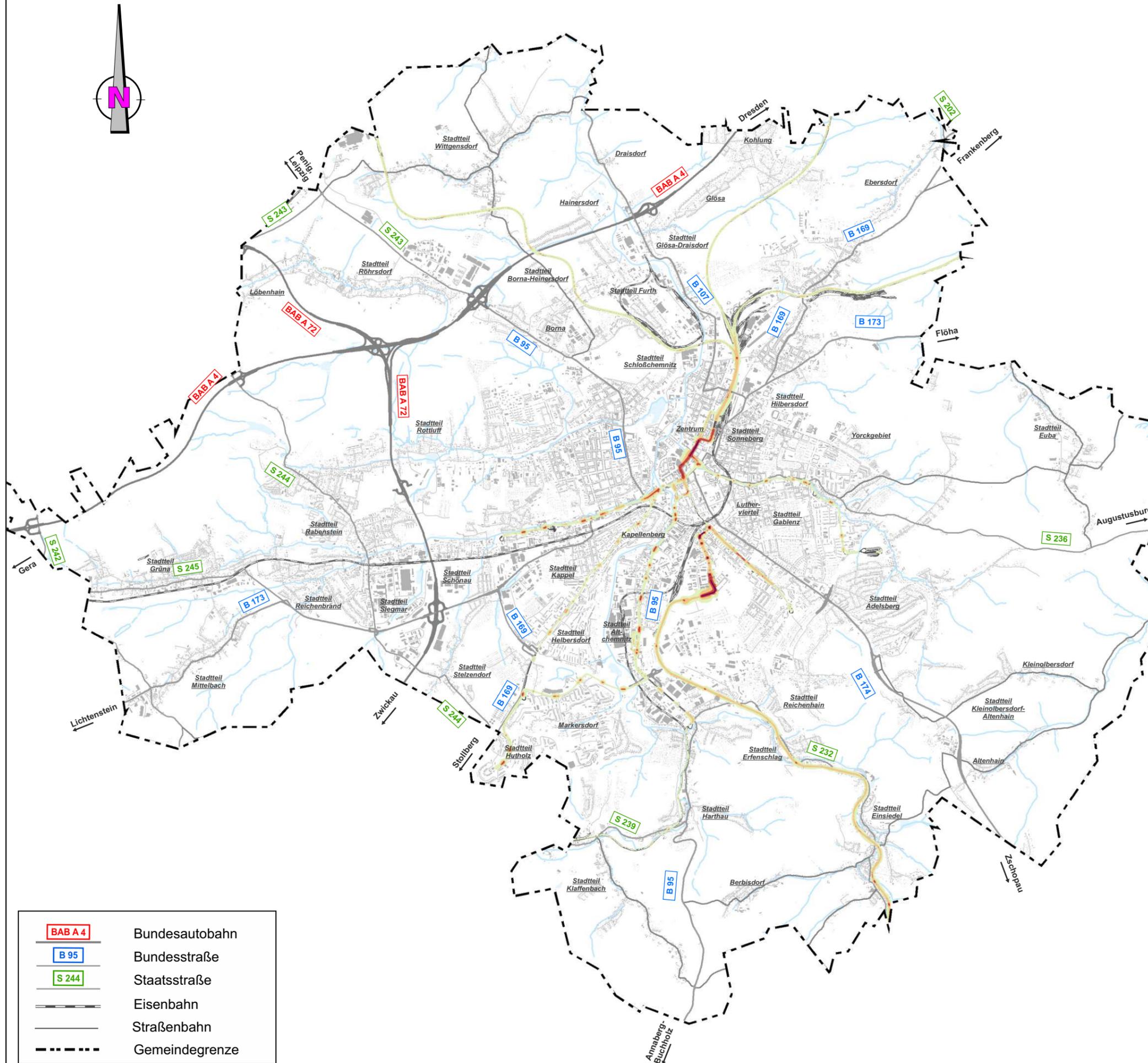
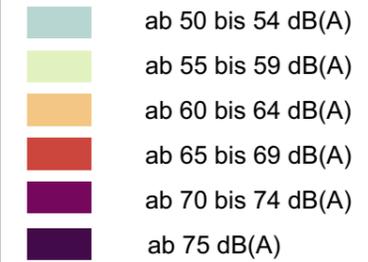
**Karteninhalte**  
 Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
 Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
 Openstreetmap.org

**Abbildung 3c**



	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Eisenbahn
	Straßenbahn
	Gemeindegrenze

**Lärmkartierung City- und  
Straßenbahnnetz**  
Lärmindex  $L_{DEN}$  (24h-Pegel)

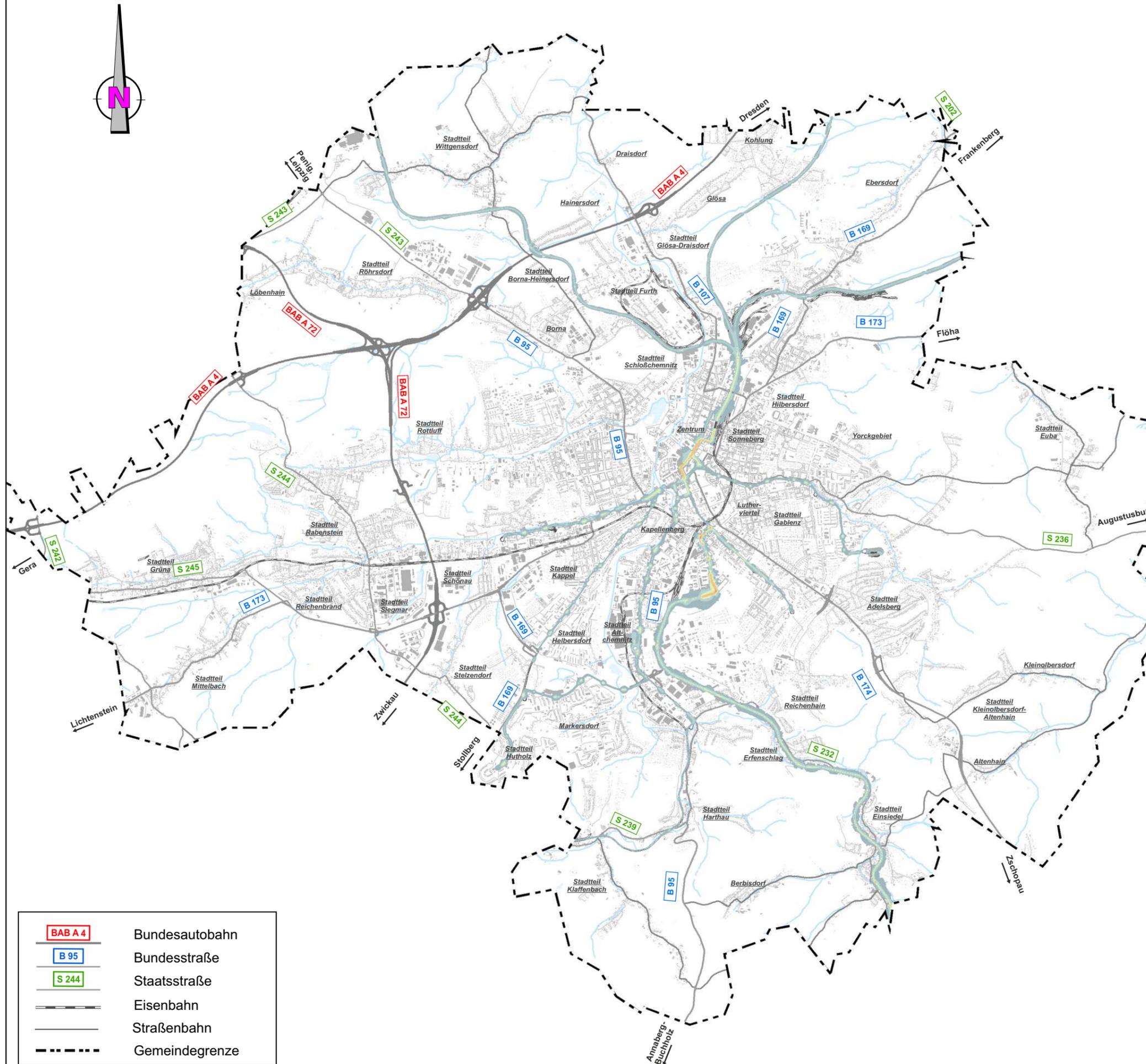
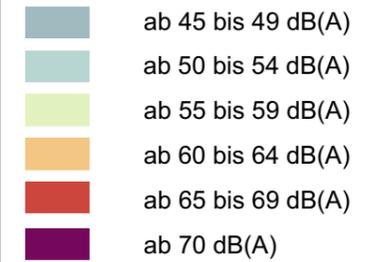


	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Eisenbahn
	Straßenbahn
	Gemeindegrenze

**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: EBA  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

**Abbildung 4a**

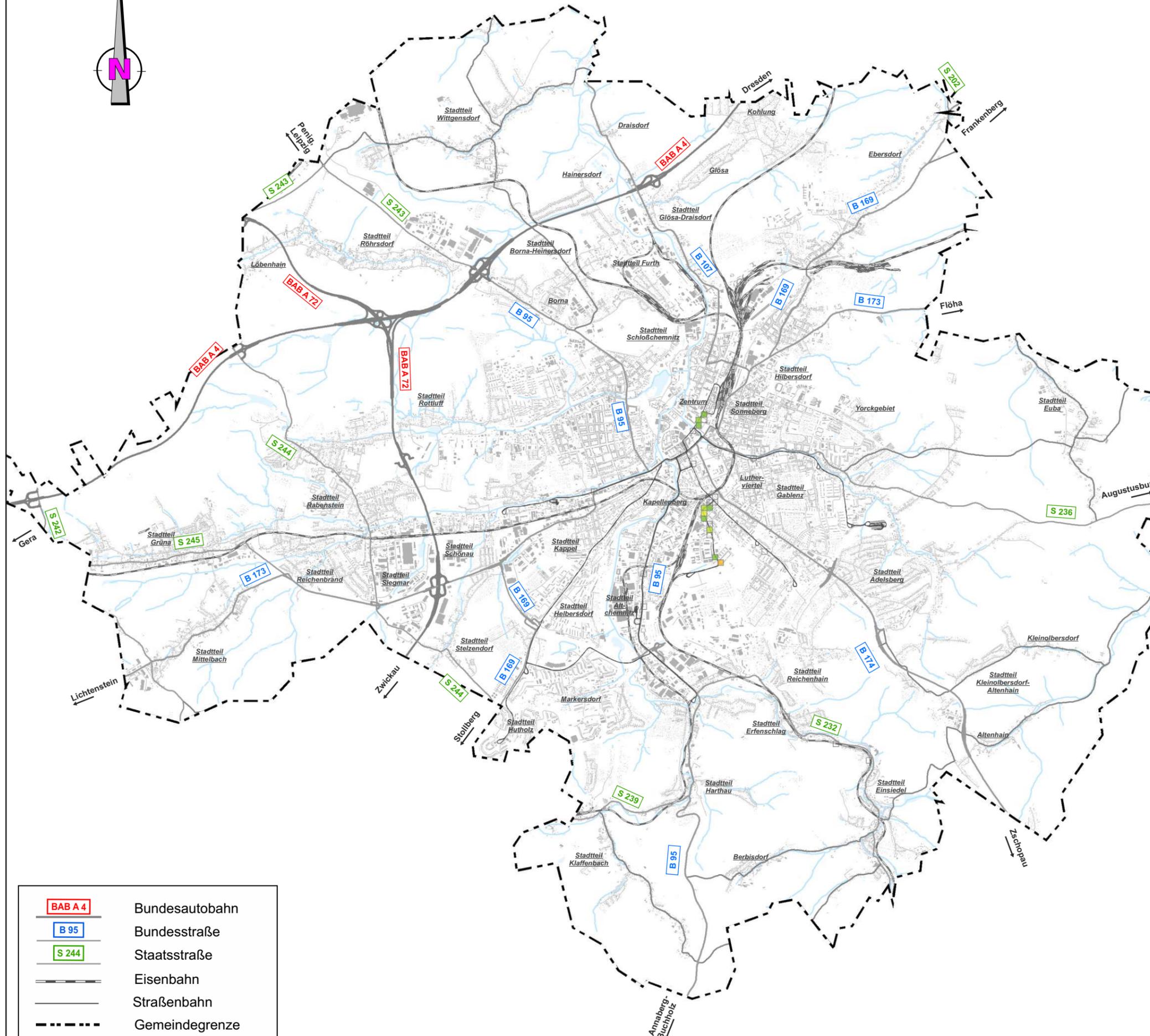
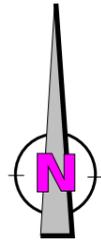
**Lärmkartierung City- und  
Straßenbahnnetz  
(Nachtstunden 22 - 6 Uhr)**



	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Eisenbahn
	Straßenbahn
	Gemeindegrenze

**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: EBA  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

**Abbildung 4b**



### Lärmkennziffer City- und Straßenbahnnetz, Lärmschwerpunkte ( $L_{Night}$ )

Lärmkennziffer City- und Straßenbahnnetz und Lärmschwerpunkte im Nachtzeitraum 22 - 6 Uhr

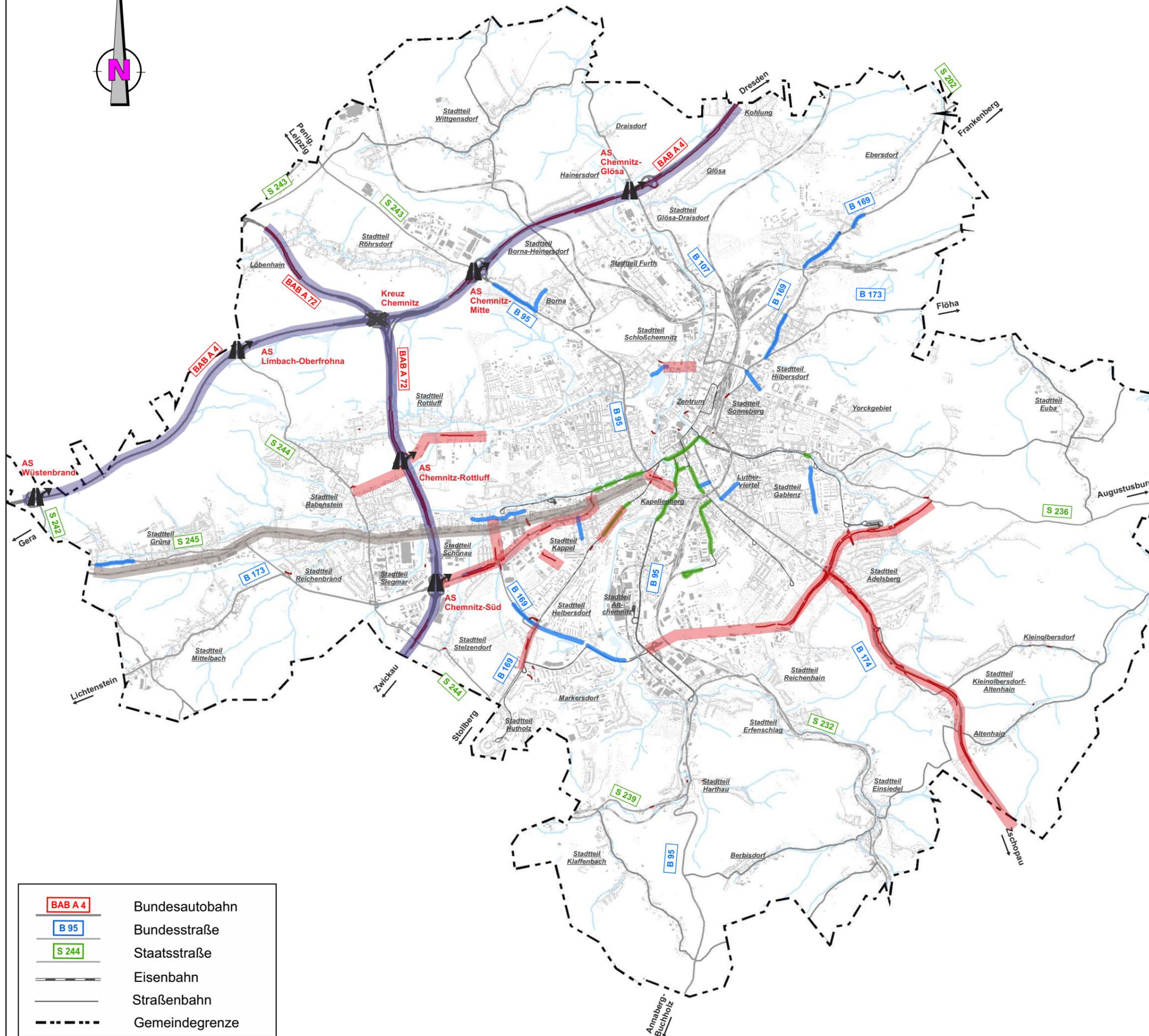
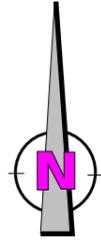
- 0 - 19
- 20 - 39
- 40 - 64
- 65 - 99
- 100 - 129
- 130 - 174
- 175 - 182

Berechnung:  $LKZ = S \text{ Einwohner} * (L - G)$   
 LKZ: Lärmkennziffer  
 L: anliegender  $L_{Night}$ -Pegel über 55 dB(A)  
 G: Bezugswert von 55 dB(A)

**Karteninhalte**  
 Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
 Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
 Openstreetmap.org

- BAB A 4 Bundesautobahn
- B 95 Bundesstraße
- S 244 Staatsstraße
- Eisenbahn
- Straßenbahn
- Gemeindegrenze

**Abbildung 4c**



### Realisierte Lärmschutzmaßnahmen

Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV bei realisierten Baumaßnahmen

- Maßnahmen im Autobahnnetz
- Maßnahmen im städtischen Straßenhauptnetz
- Maßnahme im Schienennetz
- Darstellung Lärmschutzwände

Schallschutzmaßnahmen aus der Lärmaktionsplanung

- Grüngleise Straßenbahn
- lärmindernde Beläge

**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

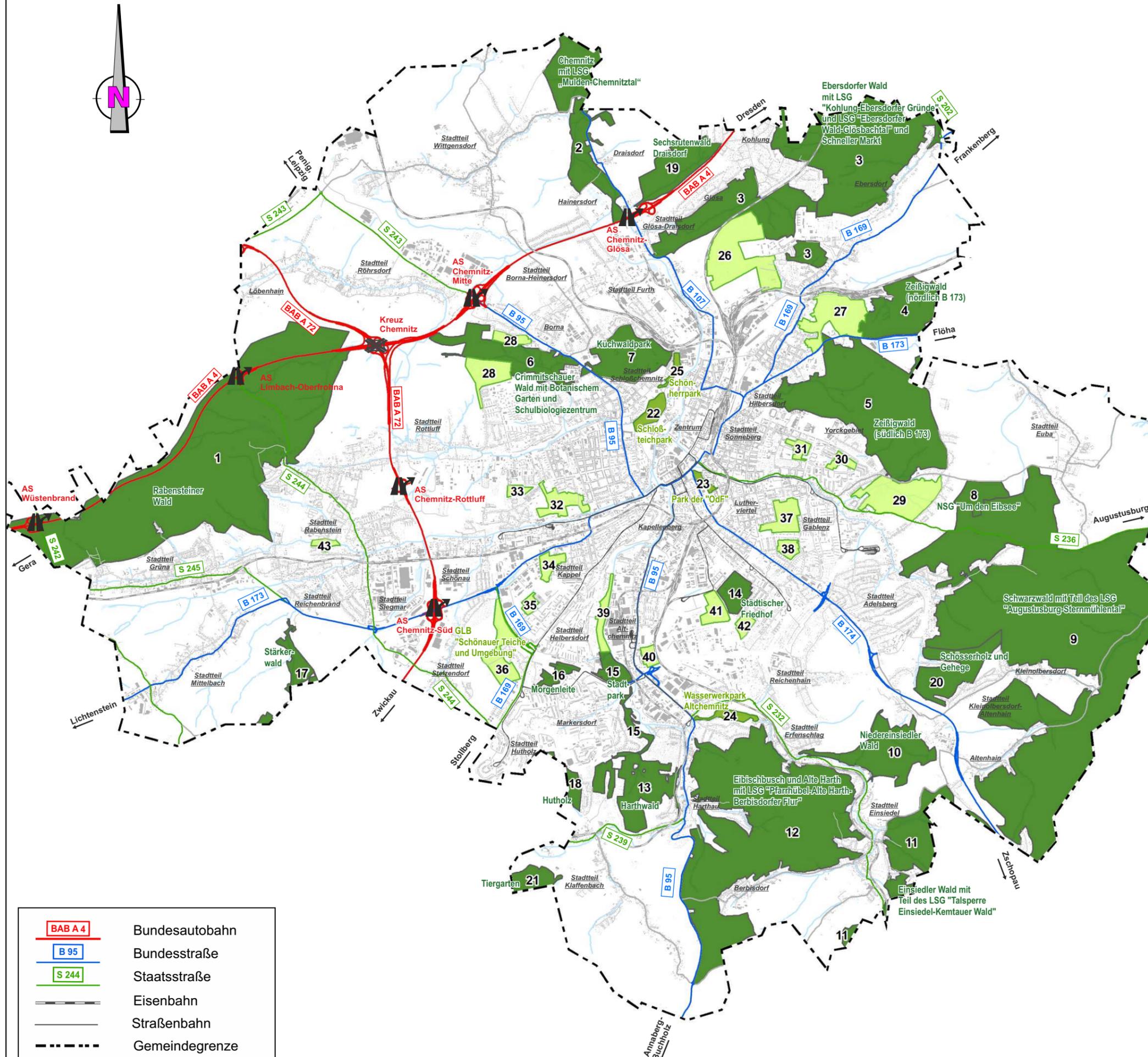
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">BAB A 4</span>	Bundesautobahn
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">B 95</span>	Bundesstraße
<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">S 244</span>	Staatsstraße
<span style="border-top: 2px dashed black; width: 20px;"></span>	Eisenbahn
<span style="border-bottom: 2px solid black; width: 20px;"></span>	Straßenbahn
<span style="border-top: 2px dashed black; width: 20px;"></span>	Gemeindegrenze

**Abbildung 5**

**Ruhige Gebiete**

Darstellung wichtiger ruhiger Gebiete

- ruhiges Gebiet  
(Kantenlänge mindestens 320 m)
  - relativ ruhiges Gebiet  
(Kantenlänge mindestens 200 m)
  - relativ ruhiges Gebiet mit teilweiser Kleingarten-  
tennutzung (Kantenlänge mindestens 320 m)
- 1 Erläuterung gemäß Tabelle 5 im Bericht

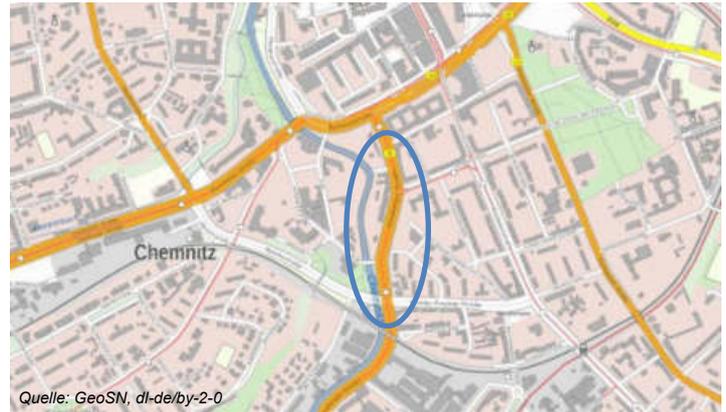
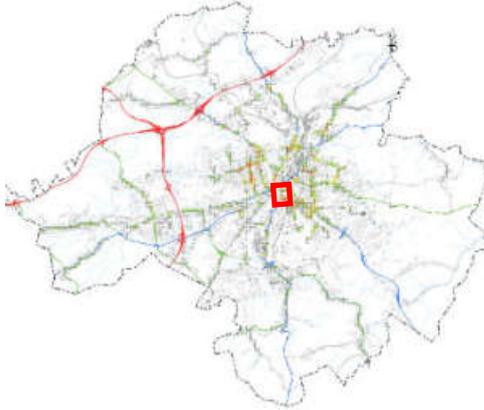


**Karteninhalte**  
Lärmkartierung: SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH  
Kartengrundlage: Stadt Chemnitz und eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten  
Openstreetmap.org

**Abbildung 6**



**1 – B 95 Annaberger Straße zwischen Moritzstraße und Apollostraße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

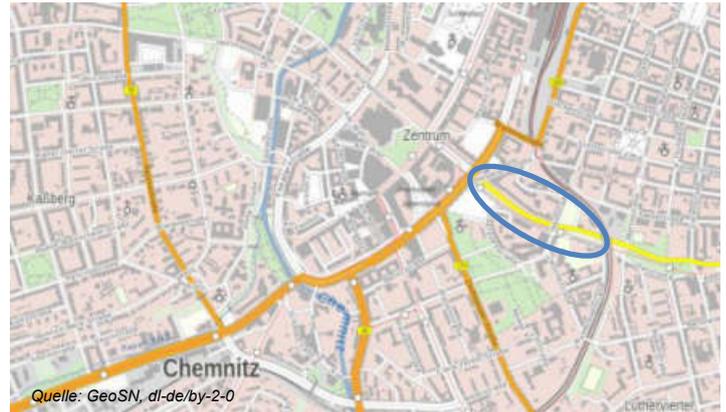
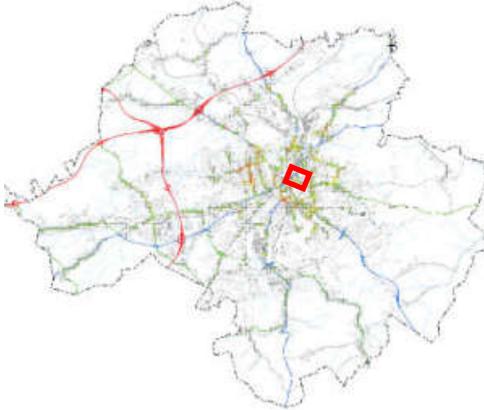
Länge	ca. 500 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen Gleis in Mittellage (im Straßenverlauf nicht überfahrbar) Aufweitungen am Knotenpunkt Bahnhofstraße auf 3 Fahrspuren LSA-gesteuerte Knotenpunkte im Straßenverlauf
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	13.800 - 18.500 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockbebauung
Ruhender Verkehr	abschnittsweise vorhanden (in Fahrtrichtung Nord)
Radverkehrsanlagen	Beidseitig vorhanden, überwiegend in Form von Radfahrstreifen, südlich des KP Aue teils als getrennter Geh-/Radweg
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Straßenbahn- und 1 City-Bahn-Linie
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>Rasengleise vorhanden</i> Ergänzung Straßenbegleitgrün gemäß Straßenbaumkonzeption
sonstige Maßnahmen	4.1	Querschnittausbildung	Erfordernis vierstreifiger Querschnitt prüfen

### Fazit/ Empfehlungen

Zur kurzfristigen Entlastung vom Verkehrslärm sollte die Anordnung von Tempo 30 nachts geprüft werden. Bei der nächsten anstehenden Deckensanierung ist nach Möglichkeit der Einbau eines lärmmindernden Belages auf der Bundesstraße vorzusehen. Zudem sollte das Erfordernis des aktuell vierstreifigen Querschnitts geprüft werden. Sofern dieses nicht oder abschnittsweise nicht gegeben ist, ist langfristig eine entsprechende Umgestaltung zu prüfen, welche die weitere Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund sowie die Einordnung zusätzlichen Straßenbegleitgrüns beinhaltet.

### 3 – Augustusburger Straße zwischen Bahnhofstraße und Rembrandtstraße



#### Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)

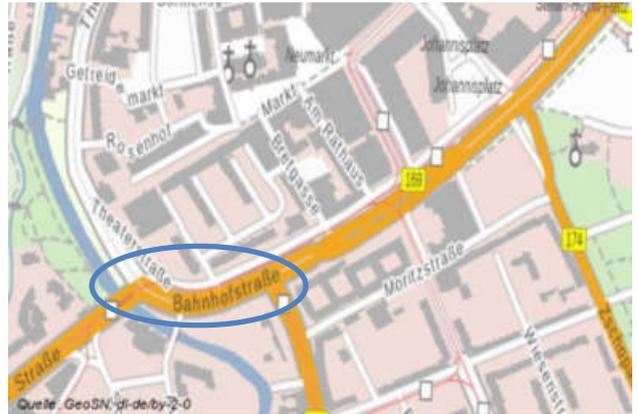
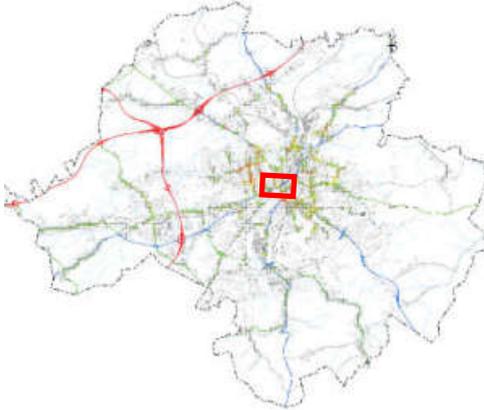
Länge	ca. 500 m
Fahrbahnaufteilung	je ein bis zwei Richtungsfahrstreifen mit Mittelmarkierung, Aufweitungen an LSA-geregelten Knotenpunkten Gleis in Seitenlage Knotenpunkte Bahnhofstraße und Zieschestraße LSA-geregelt
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), Fahrtrichtung Osten visuell guter Zustand, Fahrtrichtung Westen visuell schlechter Zustand
Verkehrsbelegung	13.300 - 15.300 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	5 %
Art der Bebauung	einseitige mehrgeschossige Blockbebauung; auf der südlichen Fahrbahnseite Grünstreifen und separater Straßenbahn-Gleiskörper
Ruhender Verkehr	zwischen Hainstraße und Hausnr. 1 einseitig im Seitenbereich
Radverkehrsanlagen	Entlang der Südseite vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Straßenbahnlinie, 1 Regionalbuslinie
Straßenbegleitgrün	Abschnittweise Grüngürtel an der südlichen Fahrbahn, abschnittweise Grüngleise Straßenbahn
Besonderheiten	Konflikte durch Straßen- und Schienenlärm

<b>Ansätze zur Lärminderung</b>			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Instandsetzung in Fahrtrichtung Westen erforderlich
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen	4.1	Ausbildung Gleisbereich	Möglichkeit für Grünleis in verbleibendem Abschnitt östlich der Theresenstraße prüfen

### **Fazit/ Empfehlungen**

Auf der Augustusburger Straße bestehen nur wenige Ansätze zur Lärminderung. Zur kurzfristigen Entlastung vom Verkehrslärm sollte die Anordnung von Tempo 30 nachts geprüft werden. Mittel- bis langfristig kann der Einbau eines innerorts wirksamen lärmindernden Fahrbahnbelages den Kfz-Lärm mindern. Zudem sollte der Gleisbereich nach Möglichkeit auch östlich der Theresenstraße als Rasengleis ausgebildet werden.

**4 – B 173 Bahnhofstraße zwischen Theaterstraße und Annaberger Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

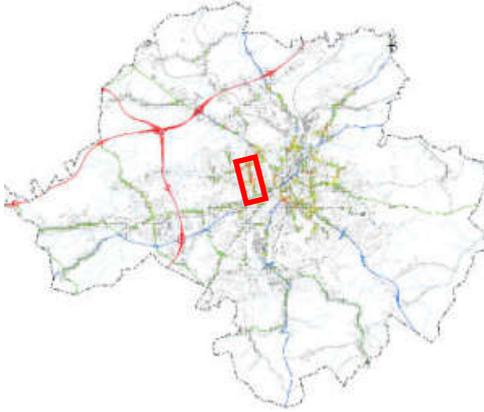
Länge	ca. 150 m
Fahrbahnaufteilung	je 3 durchgängige Fahrstreifen mit Mittelinsel Aufweitungen an den LSA-gesteuerten Knotenpunkten Theaterstraße und Annaberger Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	28.200 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	4 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Wohnblöcke auf der Nordseite
Ruhender Verkehr	nicht vorhanden
Radverkehrsanlagen	beidseitig getrennter oder gemeinsamer Geh-/Radweg
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	4 Stadtbus- und 2 Straßenbahnlinien
Straßenbegleitgrün	beidseitig vorhanden
Besonderheiten	Gleisbereich wurde als Rasengleis ausgebildet, gesonderte Fahrbahn für Linienbusse (Einrichtungsverkehr nach Westen) entlang der Nordkante

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	Potential im Rahmen der Umsetzung des Chemnitzer Modells, Stufe 4, zu prüfen
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>Keine Ansatzpunkte über die allgemeine Verlagerung (siehe 1.3) hinaus erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden durch das Vorliegen einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV die Einhaltung der gebietsspezifischen Grenzwerte geprüft. Wenn notwendig werden Schallschutzmaßnahmen festgelegt und umgesetzt.</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>Ausbau im Rahmen Chemnitzer Modell geplant (siehe auch 1.5)</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben – ansonsten im Rahmen von 1.5
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Ergänzung Straßenbegleitgrün gemäß Straßenbaumkonzeption
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Im Rahmen der Umsetzung von Stufe 4 des Chemnitzer Modells erfolgt die Einordnung regelgerechter Radverkehrsanlagen. Wo erforderlich, erfolgen zusätzliche Schallschutzmaßnahmen. Kurzfristig ist die Anordnung von Tempo 30 zu prüfen, welche aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung nur für den Nachtzeitraum infrage kommt. Bei künftig anstehenden Sanierungsarbeiten oder spätestens im Rahmen des Umbaus im Sinne des Chemnitzer Modells ist der Einbau eines innerorts lärmindernden Fahrbahnbelages zu prüfen.

**5 – Barbarossastraße zwischen Zwickauer Straße und Limbacher Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

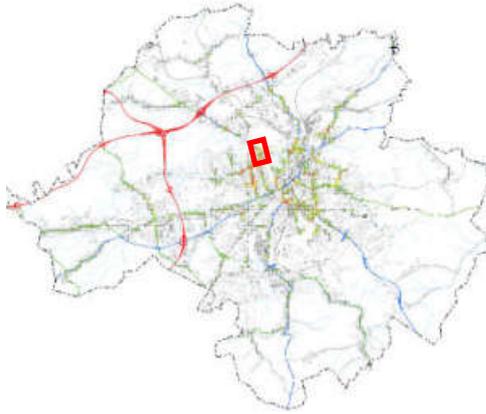
Länge	ca. 1.500 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahstreifen mit Mittelmarkierung Aufweitungen an den Zwickauer Straße, Weststraße, Limbacher Straße drei LSA-gesteuerte Knotenpunkte im Straßenverlauf
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), abschnittsweise sehr schlechter Zustand
Verkehrsbelegung	9.800 - 11.700 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	1 - 2 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockbebauung
Ruhender Verkehr	im gesamten Straßenverlauf vorhanden – in unterschiedlicher Anordnung (halbseitig auf dem Gehweg, im Längsparken auf der Fahrbahn etc.)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	teilweise vorhanden
Besonderheiten	sehr hohe Betroffenheiten

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Tempo 30 ganztags zu prüfen (kritische Verringerungen der Fahrgeschwindigkeiten des ÖPNV, welche zu Sprungkosten durch zusätzlich benötigte Fahrzeuge führen, sind zu vermeiden – Vorrangschaltungen an LSA können dies jedoch ggf. ausgleichen), Abordnung nach Sanierung prüfen, jedoch unter Beachtung von Maßnahme 1.3 (s.u.)
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts (vrs! keine relevanten Konflikte), sofern Prüfergebnis unter 1.1 negativ
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar, da in dicht bebautem Wohngebiet v.a. Quell- und Zielverkehre (nachrichtlich übernommen)</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>siehe 1.3</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Vermeidung eingeschränkter Gehwegbereiche durch halbseitiges Gehwegparken anstreben
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine kurz- oder mittelfristigen Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Instandsetzung dringend erforderlich
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei anstehender Instandsetzung anzustreben, sofern Tempo 30 nicht ganztags angeordnet wird
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Ergänzung von Straßenbegleitgrün auf Abschnitten mit geringem Grünanteil prüfen
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Aufgrund der dichten Wohnnutzung weist die Barbarossastraße besonders hohe Betroffenheiten auf. Tempo 30 (ganztags/nachts) und die Sanierung des Fahrbahnbelages (möglichst mit einem lärmindernden Belag, sofern keine Anordnung von Tempo 30 erfolgt) sind hier maßgebliche Ansatzpunkte. Zusätzlich bestehen Abschnitte, an denen potentiell die Einordnung zusätzlichen Straßenbegleitgrüns erfolgen kann. Beengte Gehwegbereiche aufgrund von halbseitigem Gehwegparken sollten künftig möglichst vermieden werden.

**6 – Bergstraße zwischen Leipziger Straße und Schloßteichstraße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

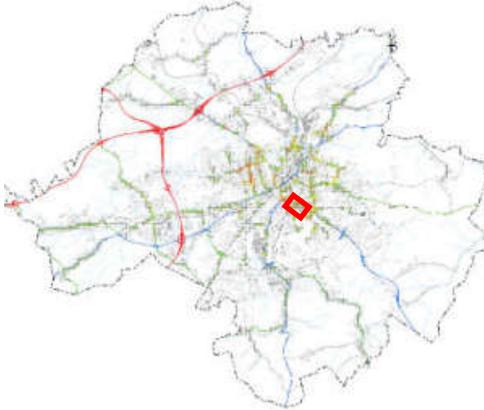
Länge	ca. 650 m
Fahrbahnaufteilung	überwiegend je 1 überbreiter Richtungsfahrfstreifen mit Mittelmarkierung Aufweitungen an den LSA-geregelten Knotenpunkten Schloßteichstraße, Salzstraße und Winklerstraße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), nördlich der Mittelstraße sehr schlechter Zustand
Verkehrsbelegung	3.200 - 5.700 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	2 - 3 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	im gesamten Straßenverlauf vorhanden – in unterschiedlicher Anordnung (halbseitig auf dem Gehweg, Längsparken auf der Fahrbahn)
Radverkehrsanlagen	überwiegend nicht vorhanden, zwischen Matthesstraße und Mittelstraße Rad- fahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	keine relevanten Verbindungen
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Tempo 30 ganztags prüfen
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	sofern Prüfung unter 1.1 negativ, Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	Teilentlastung ggf. bereits durch Anordnung von Tempo 30 erreichbar
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	siehe 1.3
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	Umgestaltung des Dreiecks an der Bergstraße zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs direkt entlang der östlichen Wohngebäude – bspw. Vermeidung der Direktanbindung an die Leipziger Straße, Schließung der Lücke in der Blockrandbebauung am KP Winklerstraße anstreben, um Verlärmung des Rückraumes zu verringern
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Instandsetzung nördlich der Mittelstraße erforderlich
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei anstehender Instandsetzung anzustreben, insbesondere sofern Tempo 30 nicht angeordnet wird
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Querschnittänderungen zur Vermeidung überbreiter Fahrstreifen, Regelung des ruhenden Verkehrs (Vermeidung von Gehwegparken), ggf. Einordnung von Straßenbegleitgrün, in diesem Zuge das Erfordernis mehrerer Richtungsfahrstreifen an Knotenpunkten prüfen
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Entlang der Bergstraße bestehen verschiedene Verbesserungspotentiale. Die Umgestaltung des Dreiecks mit der Leipziger Straße am Nordende ist ebenfalls am Schwerpunkt 18 enthalten. Für den weiteren Straßenraum mit den teils überbreiten Fahrstreifen empfiehlt sich eine Umgestaltung. Diese ermöglicht eine klare Einordnung des ruhenden Verkehrs und ggf. Straßenbegleitgrün. Im Abschnitt nördlich der Mittelstraße ist ansonsten mindestens die Fahrbahn instand zu setzen. Aufgrund der Führung parallel zur Hauptachse der B 95 Leipziger Straße beinhaltet eine Anordnung von Tempo 30 ganztags ggf. auch ohne zusätzliche Maßnahmen bereits ein Verlagerungspotential.

**7 – Bernsdorfer Straße zwischen Eisenbahntrasse und Lutherstraße**



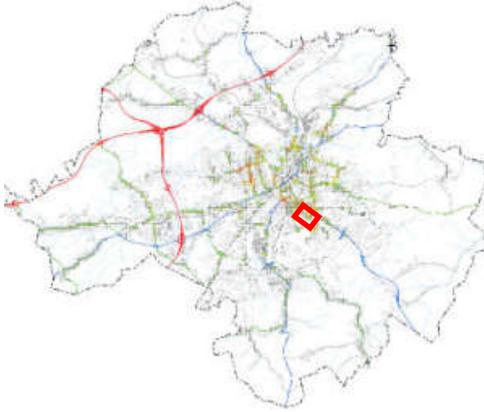
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 950 m
Fahrbahnaufteilung	überwiegend 1 Richtungsfahrstreifen im Gleisbereich in Knotenpunktbereichen teils aufgeweitet LSA-gesteuerte Knotenpunkt Wartburgstraße und Lutherstraße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), im Gleisbereich visuell guter Zustand, restliche Fahrbahn schadhaft
Verkehrsbelegung	11.500 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	2 %
Art der Bebauung	Mehrgeschossige, überwiegend geschlossene Blockbebauung
Ruhender Verkehr	Längsparken beidseits am Fahrbahnrand im gesamten Straßenverlauf
Radverkehrsanlagen	nur zwischen Eisenbahntrasse und Turnstraße vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Straßenbahnlinie
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	ggf. Aufwertung durch Haltestellenform möglich
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	städtebauliche Aufwertung prüfen, auch um beginnenden Verfall zu stoppen
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Fahrbahn neben dem Gleis erneuerungsbedürftig
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei anstehender Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Möglichkeit der Begrünung prüfen, ggf. auch mit Verlust von Stellplätzen, Aufwertung dringend – ist bereits im Stadtteilkonzept verankert
sonstige Maßnahmen	4.1	Ausbildung Gleisbereich	Einbau von Grünleisen im verbleibenden Abschnitt prüfen

Fazit/ Empfehlungen
<p>Kurzfristig ist auf der Bernsdorfer Straße die Anordnung von Tempo 30 nachts für den Kfz-Verkehr zu prüfen. Da die Straßenbahn gesondert vom Kfz-Verkehr geführt wird, ist sie hiervon nicht betroffen. Für den nächtlichen Buslinienverkehr sind keine relevanten Zeitverluste zu erwarten, da der Abschnitt kurz ist und eine Bushaltestelle beinhaltet. Dem beginnenden städtebaulichen Verfall ist frühzeitig durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes als Maßnahme der Lärminderung zu begegnen. Dazu gehört auch die Prüfung der Einordnung von Grünleisen im verbleibenden südlichen Abschnitt, straßenbegleitender Begrünung und anderen Aufwertungselementen. Im Stadtteilkonzept ist die Bernsdorfer Straße bereits als Handlungsschwerpunkt benannt.</p>

### 8 – Bernsdorfer Straße zwischen Senefelder Straße und Wartburgstraße



#### Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)

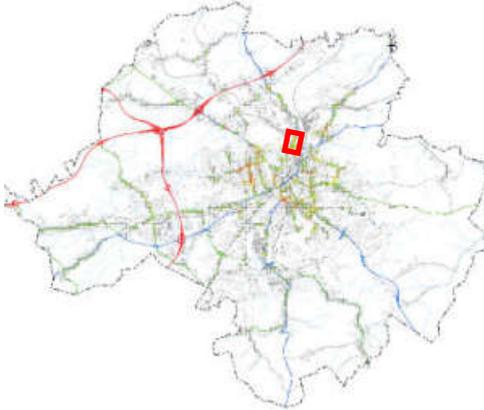
Länge	ca. 300 m
Fahrbahnaufteilung	überwiegend 1 befahrbarer Richtungsfahstreifen im Gleisbereich am LSA-gesteuerter Knotenpunkt Wartburgstraße teils aufgeweitet
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), im Gleisbereich visuell guter Zustand, restliche Fahrbahn schadhaft
Verkehrsbelegung	6.200 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	2 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige, überwiegend geschlossene Blockbebauung
Ruhender Verkehr	Längsparken beidseits auf der Fahrbahn im gesamten Straßenverlauf
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Straßenbahnlinie
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	äußere Richtungsfahstreifen überbreit und großteils beparkt

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Tempo 30 ganztags prüfen, dabei Auswirkungen auf ÖPNV beachten
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	sofern Prüfung unter 1.1 negativ, Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	ggf. Aufwertung durch Haltestellenform möglich
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	städtebauliche Aufwertung prüfen, auch um beginnenden Verfall zu stoppen
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Fahrbahn neben dem Gleis erneuerungsbedürftig
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	abseits des Gleiskörpers nicht sinnvoll, da v.a. durch parkende Kfz genutzt
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Möglichkeit der Begrünung prüfen, ggf. auch mit Verlust von Stellplätzen, Aufwertung dringend – ist bereits im Stadtteilkonzept verankert
sonstige Maßnahmen	4.1	Lärmemission Gleisbereich prüfen	Im Rahmen ohnehin anstehender Sanierungsarbeiten ist der Einsatz lärmindernder Beläge im Gleisbereich zu prüfen

#### Fazit/ Empfehlungen

Auch wenn die Bernsdorfer Straße wegen der Stadtbahnstrecke gemäß bestehendem VEP als Vorrangstraße im Nebennetz einzustufen ist, sollte eine Temporeduktion auf 30 km/h ganztags geprüft werden. Der Vorrang der Stadtbahn ist zu sichern, auch bei verminderter Geschwindigkeit. Dem beginnenden städtebaulichen Verfall ist frühzeitig durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes als Maßnahme der Lärminderung zu begegnen. Dazu gehört auch die Prüfung der Einordnung von straßenbegleitender Begrünung und anderen Aufwertungselementen. Im Stadtteilkonzept ist die Bernsdorfer Straße bereits als Handlungsschwerpunkt benannt.

### 9 – Blankenauer Straße zwischen Emilienstraße und Müllerstraße



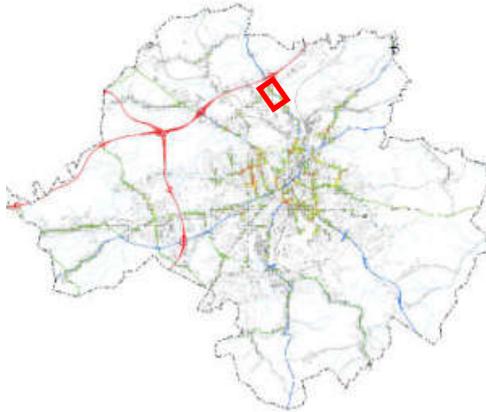
#### Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)

Länge	ca. 600 m
Fahrbahnaufteilung	1 Fahrstreifen je Richtung, Aufweitungen an den LSA-geregelten Knotenpunkten Müllerstraße und Emilienstraße auf 2 Fahrstreifen je Richtung, zusätzlich separater Busfahrstreifen am Knotenpunkt Emilienstraße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	6.500 - 8.500 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	6 - 7 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	im gesamten Straßenverlauf vorhanden (Längsparken auf der Fahrbahn)
Radverkehrsanlagen	Nördlich der Lohrstraße Radfahrstreifen in beiden Fahrrichtungen vorhanden, südlich der Lohrstraße keine
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	2 Stadtbuslinien südlich Lohrstraße, 1 Stadtbuslinie nördlich Lohrstraße
Straßenbegleitgrün	teilweise Straßenbegleitgrün vorhanden, teilweise Grünflächen im Bereich der Knotenpunkte Müllerstraße und Emilienstraße
Besonderheiten	Lohrstraße bis Müllerstraße noch nicht saniert, hoher Handlungsbedarf

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Konflikt Schrägparker – Fußgänger südlich der Lohrstraße, Parkordnung ändern
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	Infrastrukturangebot für den Radverkehr im südlichen Abschnitt prüfen
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	Sofern eine Schließung der Baulücken (s. 2.3) nicht vorgesehen/ absehbar ist, Errichtung von Lärmschutzwänden prüfen
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	große Gefahr des Gebäudeabgangs mit der Folge Quartiersaufbruch, öffentliche Intervention prüfen
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	Schließung von Lücken der Blockrandbebauung zwischen Lohrstraße und Müllerstraße sowie zwischen Emilienstraße und Richardstraße priorisieren gestalterische Aufwertung der Nebenstraßen zur Erhöhung der Qualität Quartier prüfen
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Im Südbereich der Blankenauer Straße ist das Quartier zwischen Lohrstraße und Müllerstraße sehr stark gefährdet. Die Sanierung/ Umgestaltung der Blankenauer Straße im Abschnitt bis zur Müllerstraße kann jedoch nur wenig Lärminderung bewirken. Die Fortführung der Radverkehrsanlagen, sofern möglich, die Verbesserung der Verhältnisse für den Fußverkehr, der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages sowie Tempo 30 sind jedoch durchaus Ansatzpunkte für eine Lärminderung. Darüber hinaus sind dringend Maßnahmen zur Sicherung des Quartiers vor Aufbruch, zum Schutz der-Innenbereiche sowie der Aufwertung im Umfeld zu ergreifen.</p>

**10 - B 107 Chemnitztalstraße zwischen Dorfstraße und Bornauer Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

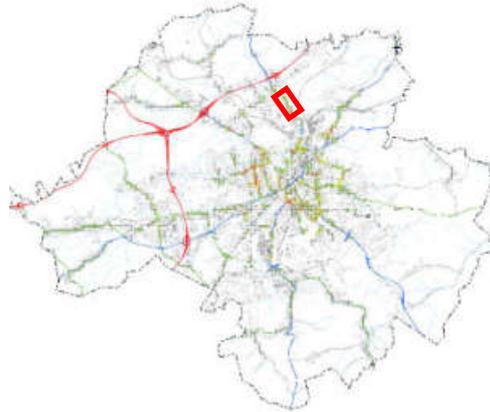
Länge	ca. 385 m
Fahrbahnaufteilung	1 Fahrstreifen je Richtung Haltestellen am Fahrbahnrand
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 30 km/ h nachts: 30 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), in Fahrtrichtung Süden guter Zustand, in Fahrtrichtung Norden teils schadhaft
Verkehrsbelegung	16.800 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	10 %
Art der Bebauung	Einzelhausbebauung
Ruhender Verkehr	abschnittsweise vorhanden (Längsparken auf dem Gehweg)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie, 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	-

<b>Ansätze zur Lärminderung</b>			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>Tempo 30 ganztags bereits angeordnet</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	<i>siehe 1.1</i>
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Vermeidung schmaler Gehwege durch ruhenden Verkehr
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	Verbesserung für den Radverkehr prüfen, ggf. durch Verlagerung in das Nebennetz
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	in Fahrtrichtung Norden vereinzelt lärmrelevante Schäden
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	aus Lärmschutzgründen in jedem Fall erforderlich bei Abordnung von Tempo 30
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Ergänzung Straßenbegleitgrün gemäß Straßenbaumkonzeption, ggf. Abordnung von Parkständen
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitsbeeinflussung	Kontrollen und Einsatz Dialogdisplay an geeigneter Stelle sinnvoll

### **Fazit/ Empfehlungen**

In der Chemnitztalstraße sind aktuell kaum lärmmindernde Maßnahmen umsetzbar. Daher hat der Ansatz zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten kurzfristig die höchste Bedeutung. Zusätzlich sollten Möglichkeiten geprüft werden, die Führung des Fußverkehrs zu verbessern und/ oder zusätzliches Straßenbegleitgrün einzuordnen. Zur Verbesserung des Radverkehrs bestehen aktuell nur Potentiale im Nebennetz.

**11 – B 107 Chemnitztalstraße zwischen Hausnr. 18 und Hausnr. 124**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

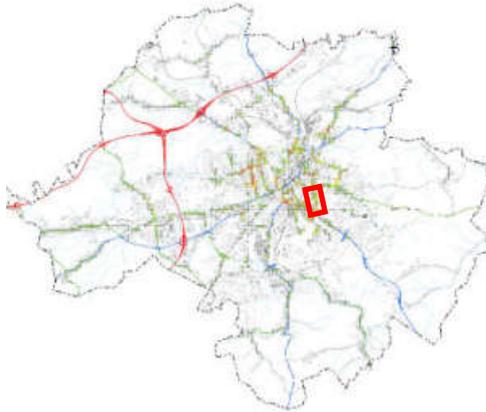
Länge	ca. 1.350 m
Fahrbahnaufteilung	1 Fahrstreifen je Richtung Haltestellen am Fahrbahnrand
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), überwiegend guter Zustand
Verkehrsbelegung	13.100 - 14.400 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	10 - 12 %
Art der Bebauung	Einzelhausbebauung
Ruhender Verkehr	abschnittsweise vorhanden (Längsparken im Seitenbereich)
Radverkehrsanlagen	straßenbegleitend nicht vorhanden, paralleler Radweg an der Chemnitz verläuft auf der gegenüberliegenden Flussseite
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie, 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>unter aktuellen Bedingungen keine Ansatzpunkte umsetzbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Ergänzung Straßenbegleitgrün gemäß Straßenbaumkonzeption
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitsbeeinflussung	Kontrollen und Einsatz Dialogdisplay an geeigneter Stelle sinnvoll

### Fazit/ Empfehlungen

In der Chemnitztalstraße sind so gut wie keine lärmmindernden Maßnahmen umsetzbar. Daher haben Ansätze zur Geschwindigkeitsreduktion nachts, der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten und mittelfristig einer lärmmindernden Fahrbahnsanierung eine hohe Bedeutung.

## 12 – Clausstraße zwischen Zschopauer Straße und Augustusburger Straße



### Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)

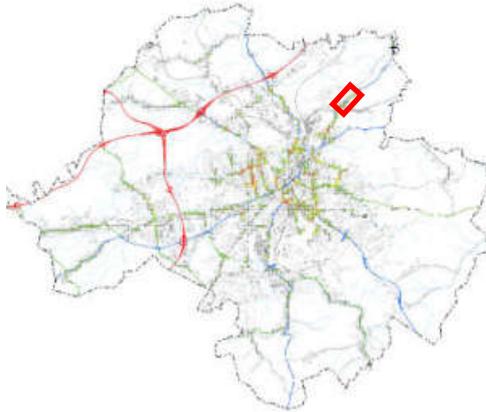
Länge	ca. 1.350 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrbahnstreifen Aufweitungen an Knotenpunkten Carl-von-Ossietzky-Straße, Charlottenstraße und Augustusberger Straße LSA-gesteuerte Knotenpunkte im Straßenverlauf
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/h nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	5.000 - 16.300 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	2 - 4 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockbebauung
Ruhender Verkehr	vorhanden (halbseitig auf dem Gehweg bzw. im Längsparken im Seitenbereich)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie südlich der Charlottenstraße
Straßenbegleitgrün	nur südlich der Carl-von-Ossietzky-Straße vorhanden
Besonderheiten	abschnittsweise Steigung in Fahrtrichtung Süd

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	langfristig Entlastung durch B 107n denkbar
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Gehwege vom Parken befreien, mindestens vor dem Ärztehaus
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	Geeignete Führung für den Radverkehr prüfen, ggf. ist Änderung der Parkordnung erforderlich
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Ergänzung Straßenbegleitgrün gemäß Straßenbaumkonzeption
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Die Bedingungen in der Clausstraße sind teilweise sehr schwierig. Die Entlastung der Gehwege von parkenden Fahrzeugen, die zumindest nächtliche Reduzierung der Geschwindigkeit und eine verbesserte Radverkehrsführung sind mögliche Ansatzpunkte. Handlungsbedarf ist vor dem Hintergrund städtebaulichen Verfalls dringend gegeben.

**13 – B 169 Frankenberger Straße zwischen Glösaer Straße und Lichtenauer Straße**



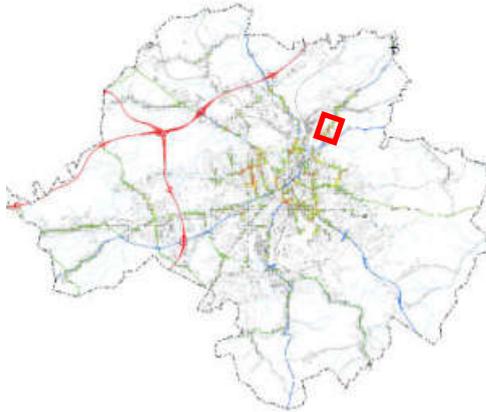
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 850 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrbahnstreifen Aufweitungen an Knotenpunkten Freiligrathstraße und Huttenstraße (LSA-gesteuert)
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	lärmmindernder Belag (Splittmastixasphalt SMA 5), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	11.300 - 17.400 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	4 %
Art der Bebauung	südwestlich von Am Schnellen Markt überwiegend geschlossene mehrgeschossige Blockbebauung, nordöstlich Einzelhäuser
Ruhender Verkehr	abschnittsweise vorhanden (Längsparken, halbseitig oder vollständig auf dem Gehweg)
Radverkehrsanlagen	beidseitig vorhanden (Radfahrstreifen/ Radschutzstreifen)
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	abschnittsweise 1-2 Stadtbuslinien und 1-2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	Steigung in Fahrtrichtung Nord

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Abordnung des abschnittweisen Gehwegparkens und Nutzung vorhandener Potentiale im Umfeld (Nebenstraßen, Grundstücke)
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Entlang der Frankenberger Straße nördlich der Franken-Sachsen-Magistrale stellt die Anordnung von Tempo 30 nachts die einzig verbleibende lärmmindernde Maßnahme mit hoher Wirksamkeit dar. Das abschnittsweise Gehwegparken kann zur Attraktivierung des Fußverkehrs ggf. abgeordnet werden, da potentiell ausreichende Kapazitäten im direkten Umfeld (Nebenstraßen, ggf. auch Innenhöfe) existieren.</p>

**14 – B 169 Frankenberger Straße zwischen Zeißstraße Nord und Rudolf-Liebold-Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

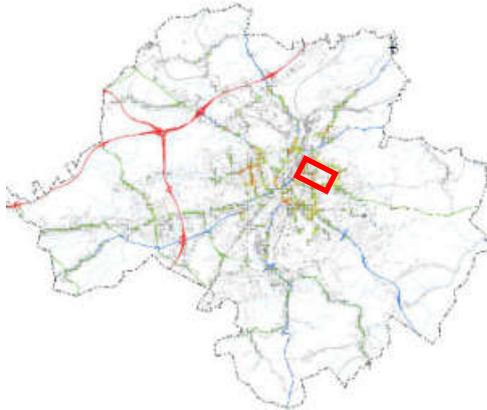
Länge	ca. 1.450 m
Fahrbahnaufteilung	überwiegend 1 Fahrstreifen je Richtung mit Trennung durch begrünten Mittelstreifen, am LSA-gesteuerten Knotenpunkt Helmholtzstraße wird in Fahrtrichtung Süden auf 3 Richtungsfahrstreifen aufgeweitet
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Splittmastixasphalt SMA 5/ Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	13.900 - 16.900 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	4 %
Art der Bebauung	südlich der Trinitatisstraße mehrgeschossige Blockrandbebauung, nördlich einzelstehende Mehrfamilienhäuser
Ruhender Verkehr	südlich des Hohlwegs beidseitig Längsparken am Fahrbahnrand zwischen Radschutzstreifen und Gehweg
Radverkehrsanlagen	überwiegend beidseitig Radschutzstreifen zwischen fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbus- und 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	auf Mitteltrennung abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	abschnittsweise leichte Steigung in Fahrtrichtung Süd

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitsbeeinflussung	Kontrollen und Einsatz Dialogdisplay an geeigneter Stelle sinnvoll

### Fazit/ Empfehlungen

In der Frankenberger Straße südlich der Franken-Sachsen-Magistrale sind nur wenige Ansatzpunkte zur Lärminderung erkennbar. Die bereits verbesserten Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer führen zu einem etwas verstetigten Verkehrsablauf und setzen den Fahrverkehr geringfügig von den Gebäuden ab. Die verbliebenen Ansätze beziehen sich auf die Beeinflussung der Realgeschwindigkeiten, mittelfristig kann ggf. ein lärmindernder Fahrbahnbelag bei der Sanierung eingesetzt werden.

### 15 – Fürstenstraße zwischen Dresdner Straße und Würzburger Straße



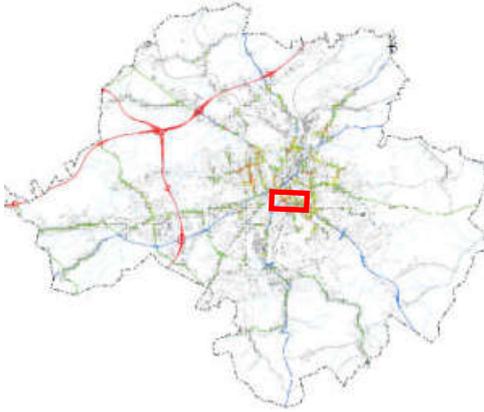
#### Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)

Länge	ca. 800 m
Fahrbahnaufteilung	1 Fahrstreifen je Richtung, an LSA-gesteuerten Knotenpunkten Hainstraße und Zietenstraße Aufweitung für gesonderte Linksabbieger
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h, nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	5.000 - 8.300 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	1 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	abschnittweise Parken am Fahrbahnrand oder halbseitiges Parken auf dem Gehweg
Radverkehrsanlagen	keine
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	keine
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Tempo 30 ganztags prüfen (Prüfung insbesondere in Bezug bzgl. möglichen Einflusses auf den Buslinienverkehr)
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	sofern Prüfung unter 1.1 negativ, Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Vermeidung halbseitiges Längsparken prüfen, ggf. Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Nebenstraßen
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben, sofern Tempo 50 beibehalten wird
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	langfristig Umgestaltung prüfen: Vermeidung überbreiter Fahrstreifen, Einordnung von Straßenbegleitgrün, Verbesserung der Regelung des ruhenden Verkehrs, ggf. Erfordernis der Linksabbiege-Fahrstreifen untersuchen
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Langfristig ergeben sich entlang der Fürstenstraße Möglichkeiten zur Umgestaltung: Die Vermeidung überbreiter Fahrbahnen rückt den Kfz-Verkehr weiter von den Gebäuden ab und ermöglicht bspw. die Einordnung von Straßenbegleitgrün sowie die Neuordnung des ruhenden Verkehrs – letzteres auch zugunsten der sonst teils beengten Gehwege. Zusätzlich kann eine entsprechende Umgestaltung unterstützend im Sinne der Anordnung von Tempo 30 ganztags wirken. Sofern eine Anordnung von Tempo 30 ganztags nicht möglich sein sollte, verbleiben Tempo 30 nachts und die Möglichkeit zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages, um eine lärmindernde Wirkung zu erzielen.</p>

**16 – Gustav-Freytag-Straße/Bernsbachplatz/Ritterstraße zwischen Annaberger Straße und Zschopauer Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

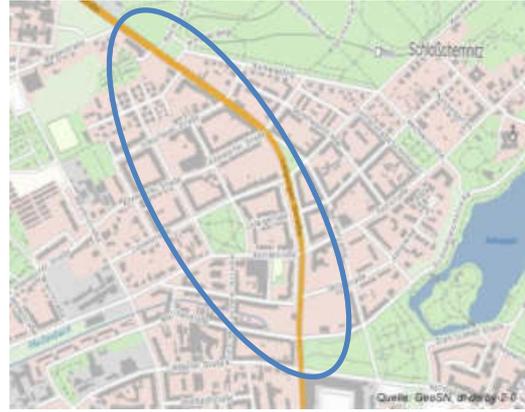
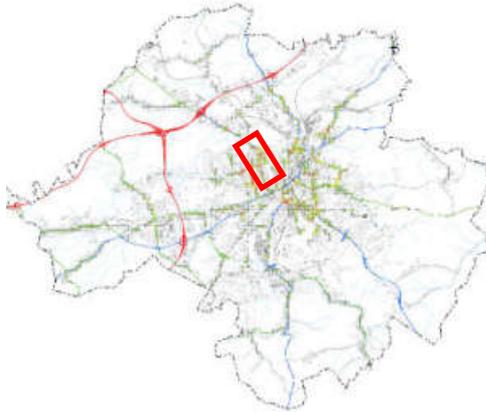
Länge	ca. 620 m
Fahrbahnaufteilung	je 2 Richtungsfahrstreifen, an LSA-geregelten Knotenpunkten (Annaberger Straße, Reichenhainer Straße, Bernsdorfer Straße) unterschiedlich aufgeweitet, teilweise mit Mitteltrennung
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	17.900 - 24.000 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	4 %
Art der Bebauung	überwiegend mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser, Südseite parallel, Nordseite senkrecht zur Fahrbahn
Ruhender Verkehr	vereinzelt Längsparken in Parkbuchten
Radverkehrsanlagen	Nutzung des Gehwegs freigegeben
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Regionalbuslinie
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden, teils im Seitenraum, teils Mitteltrennung
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	grundlegend ausreichend Raum zur Einordnung von Radverkehrsangeboten verfügbar, aufgrund der Gehwegfreigabe gegenüber anderen Maßnahmen ggf. nachrangig, u.U. keine direkte lärmindernde Wirkung, sofern der Straßenraum in seiner Ausprägung bestehen bleibt
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	Errichtung begrünter Lärmschutzwände auf einer Höhe von 2 m an der Ost- und Westkante des Grundstücks der Kita Fritz-Reuter-Straße 30 zum Schutz der Spielflächen im Freien Prüfung kurzer Lärmschutzwände zwischen den Mehrfamilienhäusern längs der Südseite zum Schutz des Rückraumes
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Neben den generell wirksamen Maßnahmen der nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung und des Einbaus eines lärmindernden Fahrbahnbelages ist zur Förderung des Umweltverbunds die Einordnung geeigneter Radverkehrsanlagen generell sinnvoll. Dies gilt auch, wenn sich dadurch im weiteren Straßenraum keine Änderungen ergeben. Zwischen den südlichen Wohngebäuden parallel zur Verkehrsachse ist zum Schutz des Rückraumes die Errichtung kurzer Lärmschutzwände (Lückenschluss) zwischen den Gebäuden denkbar.

**18 – B 95 Leipziger Straße zwischen Bürgerstraße und Limbacher Straße**



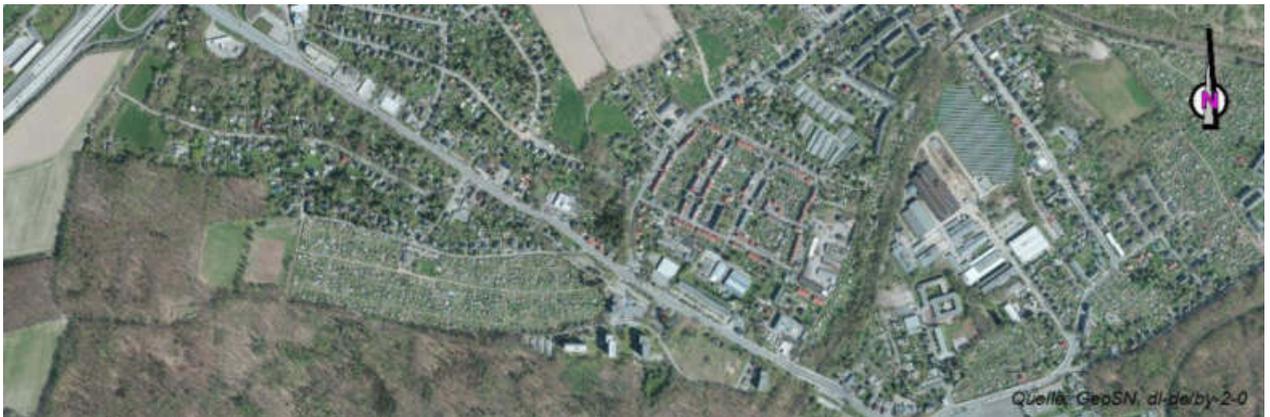
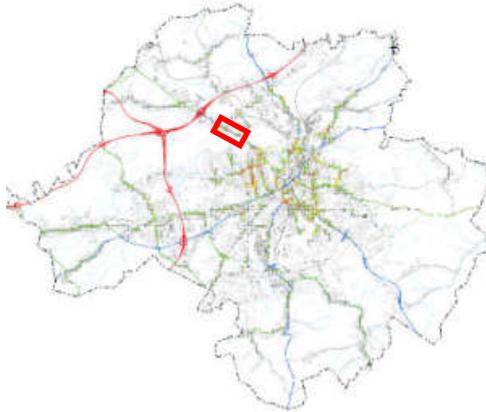
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 1.300 m
Fahrbahnaufteilung	je 2 Richtungsfahrstreifen Aufweitungen an LSA-gesteuerten Knotenpunkten Bürgerstraße, Bergstraße, Konradstraße, Limbacher Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	15.400 - 24.300 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 6 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Wohnhäuser, überwiegend als Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	im Straßenraum nicht vorhanden
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbus- und 4 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	Langfristig durch Option Erweiterung Chemnitzer Modell gegeben
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	Im Zuge der Umsetzung des Chemnitzer Modells vorgesehen.
	1.8	Änderung LSA	Beschlossene und geplante Koordinierung mit Regelgeschwindigkeit dringend umsetzen
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>Umgestaltung des Dreiecks an der Bergstraße (vgl. Lärmschwerpunkt 6)</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Betrachtung im Rahmen der weiteren Umsetzung des Chemnitzer Modells
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Bei der Leipziger Straße handelt es sich um eine der am höchsten belasteten Straßen im Stadtgebiet von Chemnitz. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist für den Nachtzeitraum zu prüfen. Im Eckbereich zur Bergstraße können durch verkehrliche Neuordnungen und gestalterische Maßnahmen die Wohngebäude vom Lärm entlastet werden (vgl. auch Lärmschwerpunkt 6). Die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf der Leipziger Straße erfolgt im Zuge des Ausbaus gemäß den Planungen zum Chemnitzer Modell.</p>

**19 – B 95 Leipziger Straße zwischen Heidelberger Straße und Hausnr. 167**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

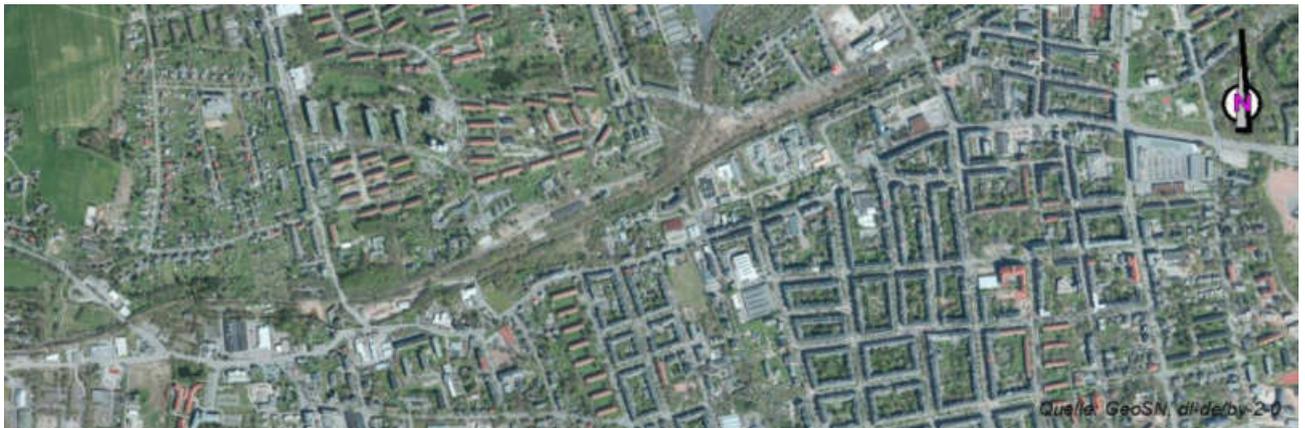
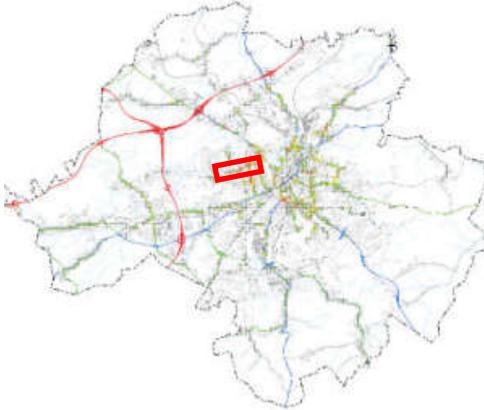
Länge	ca. 980 m
Fahrbahnaufteilung	je 2 Richtungsfahrbahnen Aufweitungen an den Knotenpunkten Wittgendorfer Straße und Bornaer Straße auf 3 Fahrspuren LSA-gesteuerte Knotenpunkte im Straßenverlauf
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag)/ Splittmastixasphalt SMA 5, visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	24.200 - 30.200 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	6 %
Art der Bebauung	vereinzelt Wohnhäuser
Ruhender Verkehr	im Straßenraum nicht vorhanden, in Nebenanlagen vorhanden
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	2 Stadtbus und 4 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	Langfristig durch Option Erweiterung Chemnitzer Modell gegeben
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	Im Zuge der Umsetzung des Chemnitzer Modells vorgesehen.
	1.8	Änderung LSA	beschlossene und geplante Koordinierung mit Regelgeschwindigkeit umsetzen (Verstetigung Verkehrsfluss)
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Ergänzung Straßenbegleitgrün gemäß Straßenbaumkonzeption
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Bei der Leipziger Straße handelt es sich um eine der am höchsten belasteten Straßen im Stadtgebiet von Chemnitz. Eine Reduzierung der nächtlichen Höchstgeschwindigkeit ist zu prüfen. Die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf der Leipziger Straße ist im Zuge des Chemnitzer Modells vorgesehen.

**20 - Limbacher Straße zwischen Reichsstraße und Kalkstraße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

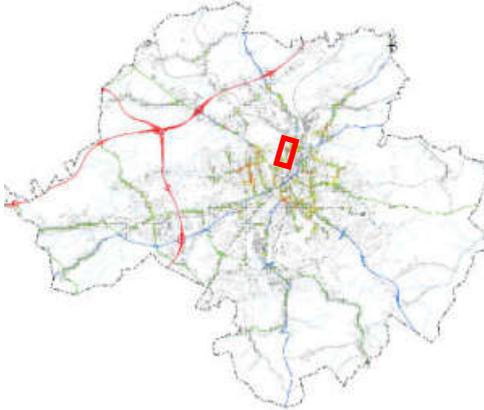
Länge	ca. 2.600 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrbahnstreifen Aufweitungen an Knotenpunkten im Straßenverlauf auf in der Zufahrt eine überbreite bzw. 2 Fahrspuren LSA-gesteuerte Knotenpunkte im Straßenverlauf
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	9.000 - 18.900 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	2 - 5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Wohnhäuser, abschnittsweise als Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	im Straßenraum weitgehend vorhanden (Längsparken als Parkstreifen)
Radverkehrsanlagen	zwischen Kalkstraße und Hausnr. 176, östlich davon keine
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar, ggf. Haltestellenform ändern (Fahrbahnrand statt Busbucht - nach EAÖ 2013 möglich)</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>unter aktuellen Bedingungen keine Ansatzpunkte umsetzbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	siehe 2.3
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>Im Bebauungsplan 2001/003 „Gebiet zwischen Limbacher-, Kanzler-, Leonhardt- und Barbarossastraße werden Festsetzungen für eine bauliche Entwicklung (Blockrandschließung) getroffen. Darüber hinaus städtebaulichen Schallschutz (z.B. transparente Lärmschutzwand) in neuer Baulücke im Eckbereich Barbarossastraße als mittelfristige Interimslösung prüfen</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Der einzige potentiell kurzfristig umsetzbare Lärminderungsansatz in der Limbacher Straße ist die Anordnung von Tempo 30 nachts. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist unter Beachtung einschlägiger Regelwerke nicht optimal. Unter den aktuellen Bedingungen gibt es jedoch keine ausreichenden Ansatzpunkte zur Verbesserung der Situation.

## 22 – Mühlenstraße zwischen Müllerstraße und Brückenstraße



### Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)

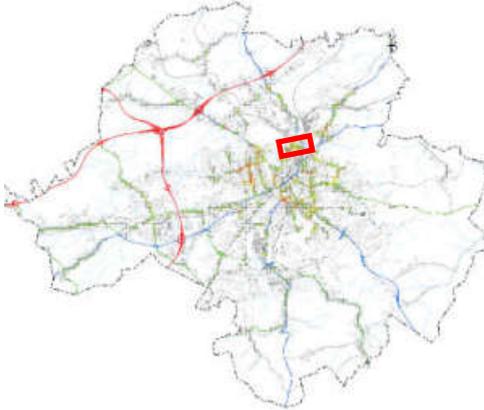
Länge	ca. 970 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrbahnstreifen Aufweitungen an Knotenpunkten im Straßenverlauf auf bis zu 3 Fahrbahnstreifen LSA-gesteuerte Knotenpunkte im Straßenverlauf
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell schlechter Zustand
Verkehrsbelegung	12.700 - 25.800 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Wohnhäuser, im Norden als Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	im Straßenraum weitgehend vorhanden (im Norden Längsparken als Parkstreifen, am KP Brückenstraße auf der Mittelinsel, außerdem teils im Seitenraum)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	2 Stadtbuslinien
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	Stadtbad Chemnitz

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	langfristig Prüfung zusätzlicher Querungshilfen in Bereichen hohen Querungsbedarfs bei Änderung der Querschnittaufteilung unter Beachtung der Umsetzung des Chemnitzer Modells (vgl. 3.3)
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	langfristig Prüfung zur durchgängigen Einordnung eines geeigneten Radverkehrsangebots bei Änderung der Querschnittaufteilung unter Beachtung der Umsetzung des Chemnitzer Modells (vgl. 3.3)
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	nach Möglichkeit im Zusammenhang mit dem Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (vgl. 3.2)
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	bei veränderter Querschnittaufteilung im Zuge des Chemnitzer Modells Verbesserungen möglich (Entfall abschnittweiser Mitteltrennung, ggf. Längsparkstreifen und/oder einzelne Richtungsfahrstreifen an Knotenpunkten prüfen)
sonstige Maßnahmen			

**Fazit/ Empfehlungen**

Die Mühlenstraße weist unterschiedlichste Nutzungen auf, die Lärmbelastungen sind im Nordteil sowie am Süden hoch. Eine Anordnung von Tempo 30 nachts stellt kurzfristig die wirksamste Lärminderungsmaßnahme dar. Aufgrund des überwiegend breiten Straßenraums besteht langfristig Gestaltungspotential zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs und/ oder weiterer Begrünung – ggf. auch mittels Verringerung des Parkens am Fahrbahnrand (Nutzung vorhandener Verlagerungspotentiale im Umfeld). Zu beachten sind dabei die grundlegenden Planungen zum Chemnitzer Modell – potentiell bestehen hierzu auch Synergieeffekte, welche nach Möglichkeit genutzt werden sollten.

**23 – B 107 Müllerstraße/ August-Bebel-Straße zwischen Hauboldstraße und Eisenbahntrasse**



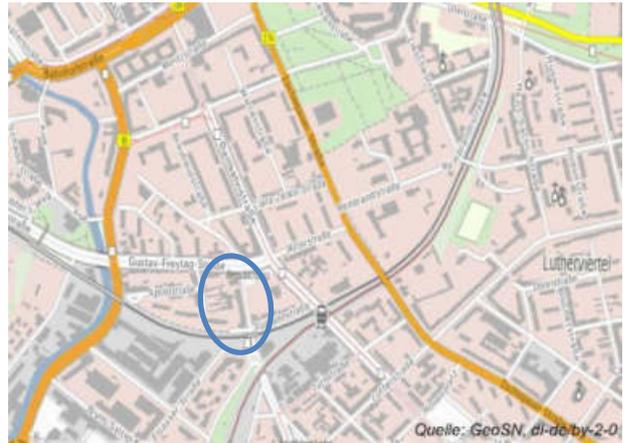
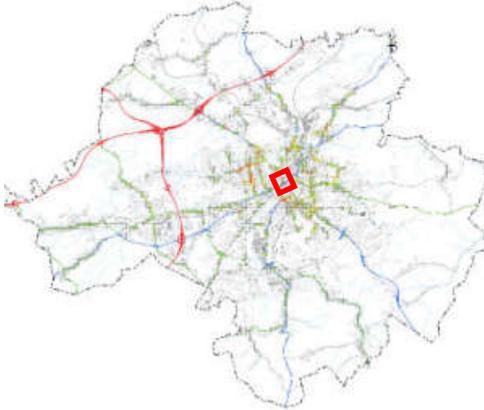
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 770 m
Fahrbahnaufteilung	überwiegend je 2 Richtungsfahrstreifen (Ausnahme Külz-Platz) Aufweitungen an Knotenpunkten im Straßenverlauf auf bis zu 3 Fahrstreifen LSA-geregelte Knotenpunkte im Straßenverlauf
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell mittelmäßiger Zustand
Verkehrsbelegung	11.300 - 19.500 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockrandbebauung mit vereinzelt Lücken
Ruhender Verkehr	abschnittsweise längs auf dem (dadurch teils untermaßigen) Gehweg
Radverkehrsanlagen	westlich der Mühlenstraße beidseitig als getrennter Geh-/Radweg, östlich der Mühlenstraße nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	3 Stadtbuslinien
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	mehrere offene Grünanlagen im Verlauf

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Verbreiterung der Gehwege unter Vermeidung des Gehwegparkens
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	langfristig durchgängige Einordnung von Radverkehrsanlagen bei Änderung der Querschnittaufteilung zu prüfen
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	sofern die Schließung von Lücken in der Blockrandbebauung (vgl. 2.3) nicht wahrscheinlich ist, Optionen zur Errichtung geeigneter Lärmschutzwände prüfen
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	Schließung einzelner Lücken in der Blockrandbebauung anstreben, um Verlärmung des Rückraums zu vermeiden/verringern
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	vom Grundsatz her sinnvoll, bei turnusmäßiger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Der Straßenabschnitt Müllerstraße/ August-Bebel-Straße liegt zu ca. zwei Dritteln im Verlauf der Bundesstraße B 107. Sofern das abschnittsweise Längsparken vermieden werden kann (bspw. durch Verlagerung), besteht weiteres Verbesserungspotential für den Fuß- und Radverkehr. Auf Basis der Verkehrsmengen erscheint es zudem sinnvoll, das Erfordernis der Fahrbahnaufweitungen an den Knotenpunkten zu prüfen – ggf. mit weiterem Potential für den nichtmotorisierten Verkehr. Die Schließung einzelner kurzer Baulücken zum Schutz des Rückraums erscheint grundsätzlich sinnvoll – insbesondere durch Gebäude ohne sensible Nutzung oder ggf. geeignete Lärmschutzwände.</p>

**25 – Reichenhainer Straße zwischen Bernsbachplatz und Südbahnstraße**



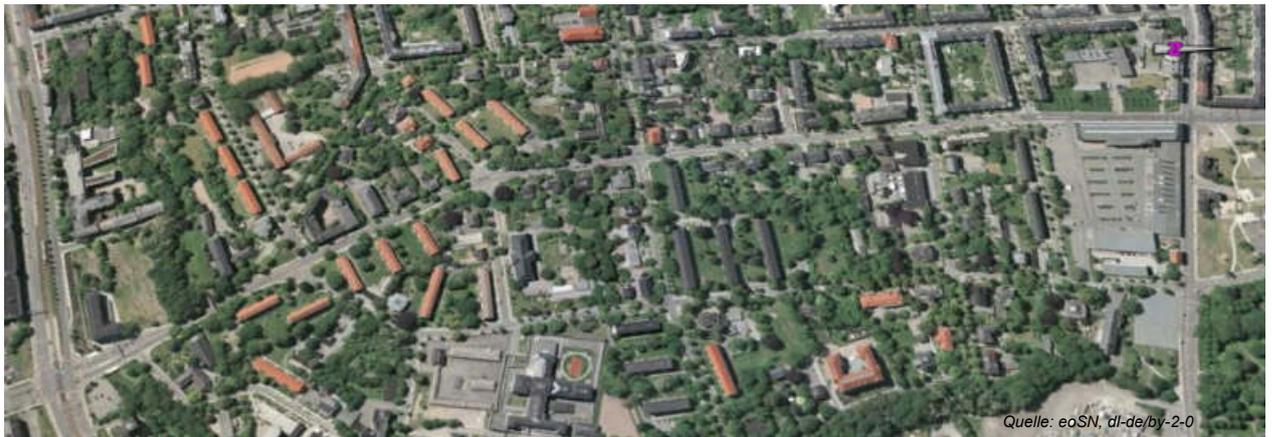
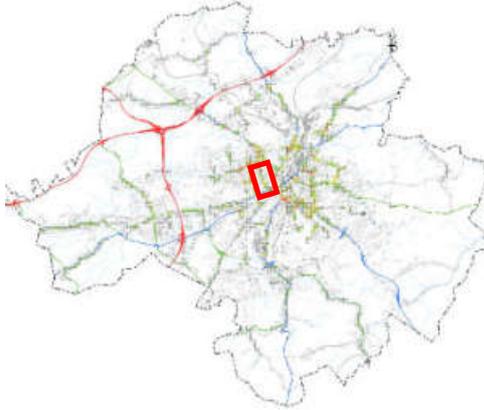
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 150 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrbahnstreifen, am LSA-gesteuerten Knotenpunkt Bernsbachplatz Fahrtrichtung Nord aufgeweitet
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	14.500 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	In Fahrtrichtung Süden am Fahrbahnrand abschnittsweise vorhanden
Radverkehrsanlagen	In Fahrtrichtung Norden Schutzstreifen vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
Die Möglichkeit der kurzfristigen Prüfung und Umsetzung besteht v.a. für die Anordnung von Tempo 30 nachts. Im Weiteren kann der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags im Zuge anstehender grundhafter Sanierungsarbeiten auf dem verbleibenden Abschnitt lärmmindernde Wirkung erzielen.

**26 – B 95 Reichsstraße zwischen Limbacher Straße und Zwickauer Straße**



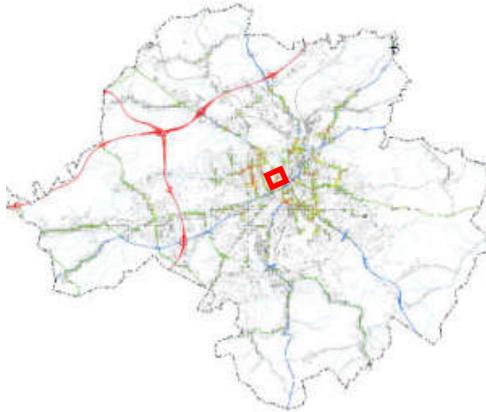
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 1.300 m
Fahrbahnaufteilung	im Abschnitt Limbacher Straße bis Weststraße je 2 Richtungsfahrstreifen im Abschnitt Zwickauer Straße bis Limbacher Straße in Fahrtrichtung Süd: 1 Fahrstreifen; in Fahrtrichtung Nord: 2 Fahrstreifen Aufweitung am Knotenpunkt Zwickauer Straße auf 6 Fahrspuren LSA-gesteuerte Knotenpunkte Limbacher Straße, Weststraße und Zwickauer Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	14.300 - 21.300 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Wohnhäuser, teilweise quer zur Fahrbahn
Ruhender Verkehr	abschnittsweise vorhanden (Längsparken in Parkbuchten)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Regionalbuslinie
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Eigentümer jederzeit möglich, teilweise wurden Maßnahmen an den Wohnblöcken im Südbereich bereits realisiert (verglaste Balkone)
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	Im Bebauungsplan 2010/004 Kaßberg Ost – Teilbereich Limbacher Straße/ Reichsstraße werden Festsetzungen zur Blockrandschließung entlang der Reichsstraße getroffen.
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
Trotz der erheblichen Lärmbelastungen sind kaum Ansatzpunkte für die Lärminderung gegeben. Kurzfristig ist Tempo 30 nachts zu prüfen, mittel- bis langfristig der Einsatz eines lärmmindernden Fahrbahnbelages.

**27 – Theaterstraße zwischen Bahnhofstraße und Mühlenstraße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

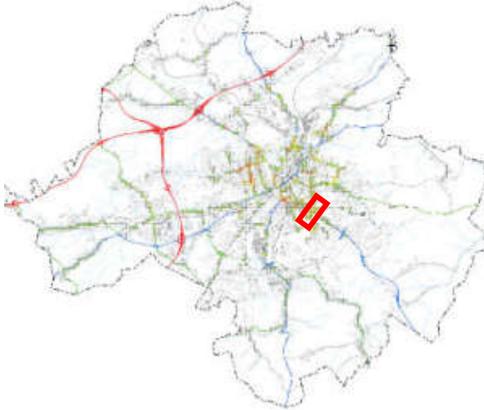
Länge	ca. 950 m
Fahrbahnaufteilung	je 2 Richtungsfahrstreifen durch Mittelstreifen getrennt Aufweitungen an den Knotenpunkten alle Knotenpunkte im Straßenverlauf LSA-gesteuert
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	18.100 - 25.800 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossig; teils einzelnstehend, teils Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	abschnittsweise vorhanden (im Mittelstreifen)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	5 Stadtbus- und 1 Regionalbuslinie
Straßenbegleitgrün	vorhanden als Mittelstreifen
Besonderheiten	Bestandteil des Stadtbahnprogramms (Chemnitzer Modell)

<b>Ansätze zur Lärminderung</b>			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen, zunächst bis zur Umgestaltung im Rahmen des Chemnitzer Modells
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	keine mittelfristigen Ansatzpunkte erkennbar, langfristig besteht Potential (abhängig von der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung)
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	Siehe 1.3
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	Umfangreiche Aufwertung bei Umsetzung im Rahmen Chemnitzer Modell/ Straßenbahn-Ring
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Bei Umgestaltung berücksichtigen (insbesondere Querung Höhe Getreidemarkt)
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	Ausbau im Rahmen Chemnitzer Modell
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	Umfassende Aufwertung bei Realisierung Stadtbahn möglich (siehe Gestaltungsvorschläge Theaterstraße)
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei Umgestaltung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	In den Planungen berücksichtigen
sonstige Maßnahmen		Querschnitt prüfen	Zur Querschnittgestaltung gibt es umfassende Untersuchungen und Gestaltungsvorschläge mit dem Ziel der nachhaltigen städtebaulichen Aufwertung

### **Fazit/ Empfehlungen**

Bis zur Umgestaltung der Theaterstraße im Rahmen der Ringerschließung durch die Straßenbahn ist die Anordnung von Tempo 30 nachts eine geeignete Maßnahme zur Lärminderung. Das Erfordernis weiterer/ anderer Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Umbaus ist im Rahmen der dazugehörigen Planungen zu prüfen.

**28 – Wartburgstraße zwischen Bernsdorfer Straße und Carl-von-Ossietzky-Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

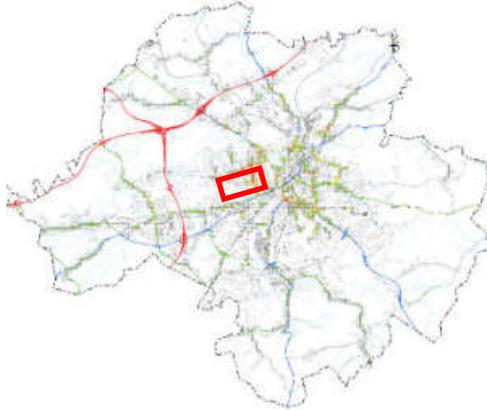
Länge	ca. 450 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahstreifen mit Mittelmarkierung Aufweitungen an LSA-geregelten Knotenpunkten Bernsdorfer Straße und Zschopauer Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	7.600 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	2 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	abschnittsweise halbseitig auf dem Gehweg sowie senkrecht im Seitenraum
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	teilweise vorhanden
Besonderheiten	hohe Längsneigung in Richtung Westen

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	langfristig Anpassung des Querschnitts zwischen Bernsdorfer Straße und Zschopauer Straße zur Vermeidung überbreiter Fahrstreifen, verbesserte Einordnung des ruhenden Verkehrs (im erforderlichen Maß) und Einordnung von Straßenbegleitgrün
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Die Wartburgstraße ist grundlegend in gutem Zustand, weist jedoch teils hohe Lärmbelastungen auf. Ein grundlegender Ausbau mit lärminderndem Fahrbahnbelag ist nur langfristig zu erwarten. In diesem Zuge sollte jedoch die Umgestaltung des Abschnitts zwischen Bernsdorfer Straße und Zschopauer Straße geprüft werden, um den Seitenraum qualitativ aufzuwerten und den ruhenden Verkehr im erforderlichen Maße sowie weiteres Straßenbegleitgrün einzuordnen.

**29 – Weststraße zwischen Ulmenstraße und Kaßbergstraße**



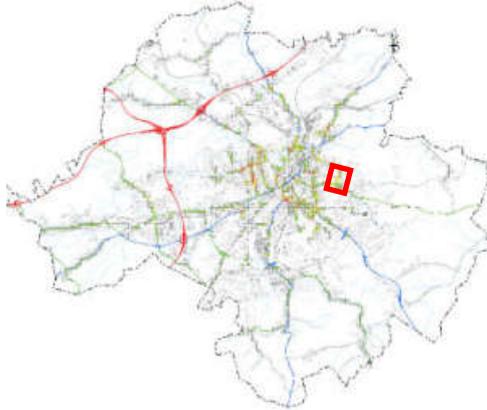
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 970 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrbahnstreifen mit Mittelmarkierung Aufweitungen an den drei LSA-geregelten Knotenpunkten Ulmenstraße, Barbarossastraße, Reichsstraße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), abschnittsweise schadhaft
Verkehrsbelegung	6.600 - 12.300 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 4 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockbebauung sowie Mehrfamilienhäuser
Ruhender Verkehr	im gesamten Straßenverlauf größere Abschnitte vorhanden, überwiegend längs in Parkbuchten, außerdem teils längs auf dem Gehweg oder längs am Fahrbahnrand
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	4 Stadtbuslinien
Straßenbegleitgrün	teilweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Tempo 30 ganztags prüfen (kritische Verringerungen der Fahrgeschwindigkeiten des ÖPNV, welche zu Sprungkosten durch zusätzlich benötigte Fahrzeuge führen, sind zu vermeiden)
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	sofern Prüfung unter 1.1 negativ, Tempo 30 nachts prüfen (keine relevanten Konflikte erkennbar)
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	Schließung einer Lücke in der Blockrandbebauung zwischen Ulmenstraße und Hübschmannstraße anstreben
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	abschnittweise Instandsetzung vrsl. kurz- bis mittelfristig erforderlich
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei anstehender Instandsetzung anzustreben, sofern Tempo 30 nicht ganztags angeordnet wird
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Abschnitt Reichsstraße bis Kaßbergstraße konsistent wie die weiteren Abschnitte westlich der Reichsstraße gestalten (Vermeidung überbreiter Fahrbahn, Einordnung von Parkbuchten und ggf. weiterem Straßenbegleitgrün), dabei ggf. Querungshilfe für ansässige Kita prüfen
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Aufgrund des Verlaufs mitten durch das Wohngebiet Kaßberg und der nördlich und südlich liegenden Hauptverkehrsachsen (Limbacher Straße und Zwickauer Straße) erscheint eine Anordnung von Tempo 30 ganztags sinnvoll (keine Integration in die angrenzenden Geschwindigkeitszonen). Zu beachten sind eventuelle Auswirkungen auf den Linienbusverkehr, der jedoch aufgrund der relativ geringen Haltestellen-Abstände ggf. nur unmaßgeblich betroffen ist. Eine Umgestaltung des Abschnitts östlich der Reichsstraße ermöglicht eine konsequente Umsetzung der überwiegenden Straßenraumgestaltung sowie ggf. die Einordnung einer Querungshilfe im Bereich zwischen Kita und Bushaltestelle. Die Schließung einer einzelnen Baulücke am Westende kann die Verlärmung eines größeren Rückraums verringern.</p>

**30 - Yorckstraße zwischen Heinrich-Schütz-Straße bis Augustusburger Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

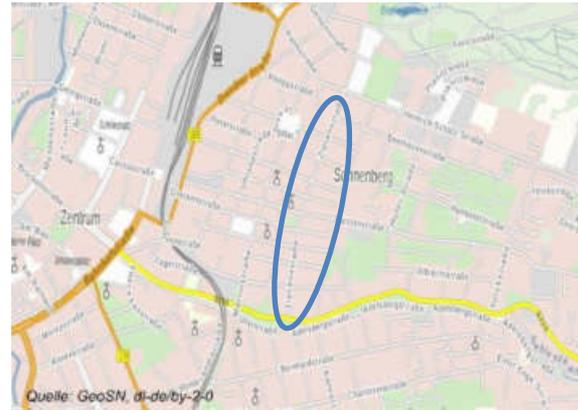
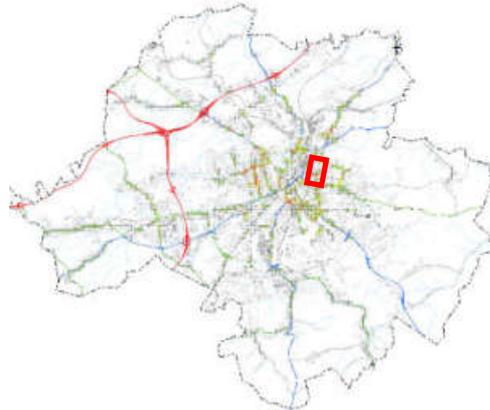
Länge	ca. 800 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrbahnstreifen Aufweitungen an den Knotenpunkten Fürstenstraße und Augustusburger Straße auf 3 Fahrspuren LSA-gesteuerte Knotenpunkte mit Fürstenstraße und Augustusburger Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), nördlich der Fürstenstraße optisch guter Zustand, südlich der Fürstenstraße schadhaf
Verkehrsbelegung	9.200 - 11.800 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	1 - 3 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige überwiegend Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	vorhanden (nördlicher Abschnitt Längsparken auf der Fahrbahn, südlicher Abschnitt in Parkbuchten oder auf dem Gehweg)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	vorhanden als Mittelstreifen
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	langfristig ggf. mit Umsetzung der B 107 n möglich
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	Siehe 1.3
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Vermeidung des Längsparkens auf dem Gehweg, v.a. zur Vermeidung deutlich untermaßiger Restgehwegbreiten
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>unter aktuellen Bedingungen keine Ansatzpunkte umsetzbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	sollte südlich der Fürstenstraße kurzfristig erfolgen
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Verdichtung des vorhandenen Baumstreifens denkbar/ Ergänzung Straßenbegleitgrün gemäß Straßenbaumkonzeption
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Für die Yorckstraße würde südlich der Fürstenstraße eine Erneuerung des schadhafte Fahrbahnbelages reell lärmindernd wirken. Dabei wäre der Einsatz eines lärmindernden Belages denkbar. Am Süden (zwischen Albrechtstraße und Augustusburger Straße) sollte die Abordnung des Gehwegparkens geprüft werden, um die Untermaßigkeit des Gehwegs zu vermeiden – das Verlagerungspotential im Umfeld erscheint hierzu ausreichend.

### 31 – Zietenstraße zwischen Augustusburger Straße und Beethovenstraße



#### Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)

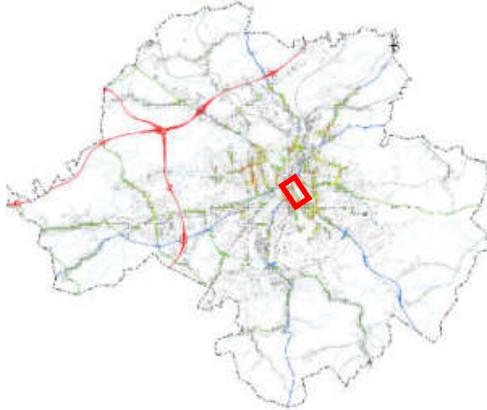
Länge:	ca. 1.000 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen Aufweitungen an Knotenpunkten Augustusburger Straße, Fürstenstraße (LSA-gesteuert), Heinrich-Schütz-Straße (LSA-gesteuert)
Zulässige Geschwindigkeit	30 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), in Teilbereichen schadhaft
Verkehrsbelegung	5.500 - 11.600 Kfz/ 24 h
Sv-Anteil	1 - 3 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockbebauung
Ruhender Verkehr	vorhanden (im Längsparken auf der Fahrbahn)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	vorhanden
Besonderheiten	Steigung in Fahrtrichtung Nord

Ansätze der Lärminderung für			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>Tempo 30 bereits vorhanden</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	<i>Tempo 30 bereits vorhanden</i>
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	Teilentlastungen mit Realisierung B 107 n ggf. möglich
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	Lärmschutzmaßnahmen in Baulücken prüfen
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	keine unmittelbaren Ansatzpunkte erkennbar, jedoch hoher Handlungsdruck wegen großem Leerstand und Verfall
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	in Teilabschnitten Fahrbahnsanierung erforderlich
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	nicht sinnvoll bei (empfohlener) Beibehaltung Tempo 30
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Aufwertung im Abschnitt zwischen Fürstenstraße und Sonnenstraße gemäß der Umgestaltung im restlichen Bereich inkl. ergänzender Baumpflanzungen ist vorgesehen
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

In der Zietenstraße sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung bereits ausgereizt. Ansatzpunkte für Lärminderungsmaßnahmen bestehen in aktiven Schallschutzmaßnahmen in Baulücken sowie Sanierungen der Fahrbahn in noch schadhaften Abschnitten.

**32 – B 174 Zschopauer Straße zwischen Moritzstraße und Lutherstraße (Teil Nord)**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

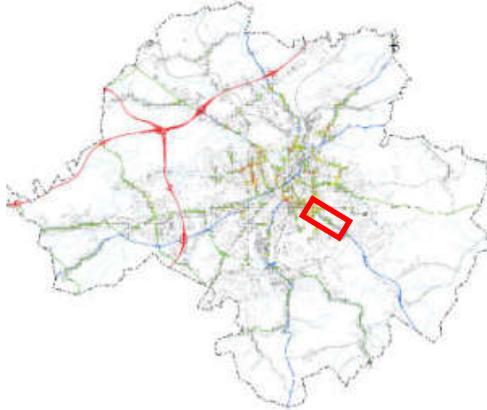
Länge	ca. 980 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahstreifen mit Mittelmarkierung Aufweitungen an den LSA-geregelten Knotenpunkten Moritzstraße, Ritterstraße, Lutherstraße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	13.400 - 17.700 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockbebauung, einzelstehende Mehrfamilienhäuser
Ruhender Verkehr	auf kurzen Abschnitten in unterschiedlicher Anordnung vorhanden (Parkbuchten sowie auf dem Gehweg längs)
Radverkehrsanlagen	beidseitig vorhanden (Radschutzstreifen/ Radfahstreifen)
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	3 Stadtbuslinien, 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	teilweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Für den nördlichen Abschnitt der B 174 Zschopauer Straße verbleiben aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung lediglich die Geschwindigkeitsreduzierung nachts sowie der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags zur Prüfung.

**32 – B 174 Zschopauer Straße zwischen Lutherstraße und Hausnr. 230 (Teil Süd)**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

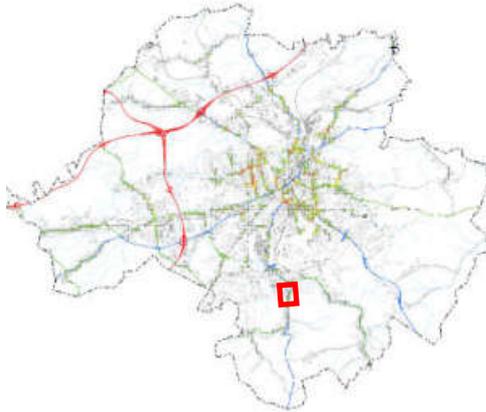
Länge	ca. 1.800 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen mit Mittelmarkierung Aufweitungen an den LSA-geregelten Knotenpunkten Lutherstraße, Wartburgstraße, Clausstraße, Liselotte-Herrmann-Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	9.000 - 15.100 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	5 - 6 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockbebauung, einzelstehende Mehrfamilienhäuser
Ruhender Verkehr	abschnittsweise längs am Fahrbahnrand oder im Seitenraum zwischen Gehweg und Radfahrstreifen
Radverkehrsanlagen	einseitig in Fahrtrichtung Innenstadt vorhanden (abschnittsweise getrennter Geh-/Radweg oder Radfahrstreifen)
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie, 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	teilweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	durchgängige Einordnung von Radverkehrsanlagen bei Änderung der Querschnittaufteilung prüfen (vrsl. langfristig)
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 94/23 „Zschopauer Straße / Liselotte-Herrmann-Straße“ verläuft östlich der Straße Sachsenring an der Nordseite der Zschopauer Straße. Die Belange des Schallschutzes werden in dem zukünftigen B-Plan entsprechend gewürdigt.</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitskontrollen	Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen im Rahmen der personellen Möglichkeiten. Ergänzend ist der Einsatz von Dialogdisplays zu prüfen.

### Fazit/ Empfehlungen

Der südliche Abschnitt der B 174 Zschopauer Straße weist Verbesserungspotential für den Radverkehr im Rahmen einer langfristigen Querschnittsumgestaltung auf, auch unabhängig von Lärmschutzbelangen. Die Verkehrsbelastung in Verbindung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h spricht gegen die alleinige Führung im Mischverkehr mit den Kfz. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Zschopauer Straße verbleiben ansonsten lediglich die Geschwindigkeitsreduzierung nachts sowie der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags zur Prüfung. Unterstützend ist die Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten zu prüfen und ggf. nach Möglichkeit verstärkt durchzusetzen.

**A01 – B 95 Annaberger Straße zwischen südlicher Schulstraße und Riemenschneiderstraße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

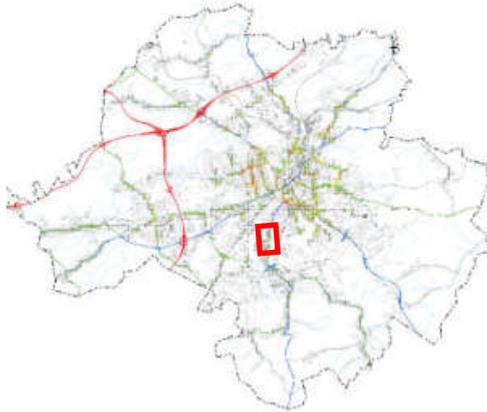
Länge:	ca. 400 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen Verlauf City-Bahn-Linie hinter Bebauung Aufweitungen am Knotenpunkt Schulstraße auf 3 Fahrstreifen
Zulässige Geschwindigkeit	Schulstraße bis H.-Witten-Str.: tags: 50 km/ h / nachts: 50 km/ h H.-Witten-Str. bis Riemenschneiderstr.: tags: 30 km/ h / nachts: 30 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), teilweise schadhaft
Verkehrsbelegung	11.500 Kfz/ 24 h
Sv-Anteil	5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Einzelbebauung
Ruhender Verkehr	abschnittsweise halb oder ganz auf dem Gehweg
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 City-Bahn-Linie; 1 Stadtbuslinie, 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	Fahrbahn überbreit (> 7,5 m)

Ansätze der Lärminderung für			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>unter aktuellen Bedingungen keine Ansatzpunkte umsetzbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>unter aktuellen Bedingungen keine Ansatzpunkte umsetzbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Ergänzung Straßenbegleitgrün gemäß Straßenbaumkonzeption
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Die Handlungsoptionen auf der Annaberger Straße sind unter den aktuellen Bedingungen stark begrenzt. Der maßgeblich lärmmindernde Ansatzpunkt ist die Anordnung von Tempo 30 nachts. Mittel- bis langfristig ist ein lärmmindernder Belag denkbar.

**A02 – B 95 Annaberger Straße zwischen Scheffelstraße und Erdmannsdorfer Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

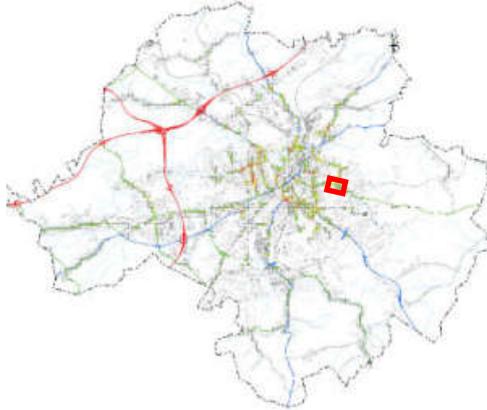
Länge:	ca. 1000 m
Fahrbahnaufteilung	je 2 Richtungsfahrstreifen Gleis in Mittellage (im Straßenverlauf nicht überfahrbar) Aufweitungen am Knotenpunkt Scheffelstraße auf 3 Fahrspuren je Richtung Aufweitung am Knotenpunkt Uhlestraße auf 3 Fahrspuren in südl. Fahrtrichtung LSA-gesteuerte Knotenpunkte im Straßenverlauf
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), teilweise schadhaft
Verkehrsbelegung	11.400 - 14.200 Kfz/ 24 h
Sv-Anteil	5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Einzelbebauung unterschiedlichen Charakters
Ruhender Verkehr	nicht vorhanden
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Straßenbahn- und 1 City-Bahn-Linie, 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	Lärmbrennpunkt im Straßenverkehr und durch den Straßenbahnverkehr

Ansätze der Lärminderung für			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>siehe 3.3</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>Eine Machbarkeitsuntersuchung zur Umgestaltung des Straßenraums wird zum aktuellen Zeitpunkt erarbeitet. Sie beinhaltet die Einordnung von Radverkehrsanlagen, Straßenbegleitgrün sowie Grüngleisen.</i>
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitskontrollen	Es werden bereits aperiodische Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, diese sind im Rahmen der personellen Möglichkeiten fortzusetzen. Ergänzend ist der Einsatz von Dialogdisplays zu prüfen.

### Fazit/ Empfehlungen

Für den Abschnitt der B 95 Annaberger Straße wird aktuell eine Machbarkeitsuntersuchung angefertigt, welche eine Umgestaltung der Straße mit zahlreichen Verbesserungen anstrebt. Dies beinhaltet die Einordnung von Radverkehrsanlagen sowie Grüngleisen und Straßenbegleitgrün. Der Umbau ermöglicht den Einsatz eines innerorts wirksamen lärmindernden Fahrbahnbelags. Kurzfristig sollte insbesondere die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten durch Kontrollen sichergestellt werden.

**A03 – Augustusburger Straße zwischen Mosenstraße und Yorckstraße**



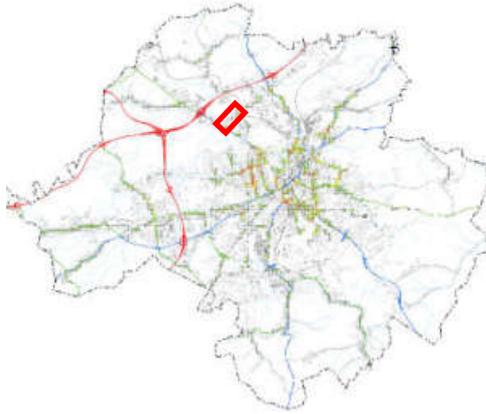
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge:	ca. 450 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen mit Mittelmarkierung Gleis in Seitenlage hinter Grüngürtel Knotenpunkt Yorckstraße LSA-gesteuert
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), vereinzelt schadhaft
Verkehrsbelegung	7.900 - 10.000 Kfz/ 24 h
Sv-Anteil	2 %
Art der Bebauung	einseitige mehrgeschossige Blockbebauung; auf der südlichen Fahrbahnseite Grünstreifen
Ruhender Verkehr	zwischen Yorckstraße und Münchner Straße einseitig im Seitenbereich auf dem Gehweg
Radverkehrsanlagen	nicht entlang der Augustusburger Straße, jedoch parallel entlang der Adels- bergstraße
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Straßenbahnlinie, 1 Stadtbuslinie, 1 Regionalbuslinie
Straßenbegleitgrün	Grüngürtel angrenzend an den Gehweg der südlichen Fahrbahn
Besonderheiten	sehr dichte Straßenführung an nördlicher Bebauung

Ansätze der Lärminderung für			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	weitere Verbesserung der Radverkehrsführung auf der Südseite prüfen (Verlagerung in das Nebennetz)
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Auf der Augustusburger Straße bestehen kaum noch Lärminderungspotentiale. Die Anordnung von Tempo-30 nachts kann zumindest den gesundheitlich wichtigen Nachtschlaf schützen. Lärminderungen im Tageszeitraum sind nur durch den Einsatz innerorts lärmmindernder Fahrbahnbeläge erreichbar. Die Verbesserung der Radverkehrsführung zielt v.a. auf langfristige modale Verlagerungen ab.</p>

**A04 – Bornaer Straße zwischen Leipziger Straße und Wittgensdorfer Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

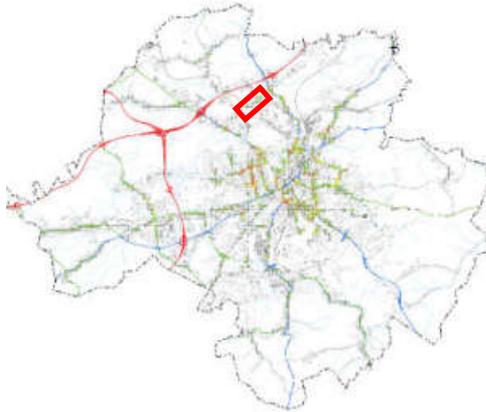
Länge:	ca. 1.000 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Abschnitt Leipziger Straße bis Köthensdorfer Straße: Splittmastixasphalt SMA 5 (lärmmindernder Belag), Abschnitte Köthensdorfer Straße bis Wittgensdorfer Straße: Asphalt (Referenzbelag), vereinzelt schadhaft
Verkehrsbelegung	5.100 - 7.200 Kfz/ 24 h
Sv-Anteil	4 %
Art der Bebauung	Ein- und Mehrfamilienhausbebauung in Einzelbauweise
Ruhender Verkehr	abschnittsweise längs auf dem Gehweg
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	auf Südseite vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	vereinzelt vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze der Lärminderung für			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Tempo-30 ganztags prüfen
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	s. 1.1, bei negativem Prüfergebnis Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Freihaltung der Gehwege von ruhendem Verkehr
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	Betrachtung im Rahmen der Radverkehrskonzeption
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein akutes lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	verbleibender Abschnitt bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben, insbesondere bei negativem Prüfergebnis von 1.1
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitskontrollen	zunächst Erhebung reeller Fahrgeschwindigkeiten mittels Verkehrszählgerät, anschließend Einsatz eines Dialogdisplays prüfen, bis dahin sollten nach Möglichkeit periodische Geschwindigkeitskontrollen erfolgen

### Fazit/ Empfehlungen

Die Prüfung von Tempo 30 ganztags muss unter Beachtung der Linienbusführung geschehen – Sprungkosten durch zusätzlich erforderliche Fahrzeuge im Umlauf sprechen ggf. gegen die Anordnung. Im Nachtzeitraum sind durch die Anordnung von Tempo 30 jedoch selten relevante Einflüsse auf den ÖPNV zu erwarten, was gleichsam für den Wirtschaftsverkehr gilt. Bei negativem Prüfergebnis bzgl. Tempo 30 ganztags sollte im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten der Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelags angestrebt werden. Die aktuelle Radverkehrsführung mit den Kfz im Mischverkehr sollte zumindest vor dem Hintergrund aktueller Regelwerke (v.a. RAST 06) überprüft werden.

**A05 – Bornaer Straße zwischen Wittgensdorfer Straße und Blankenburgstraße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

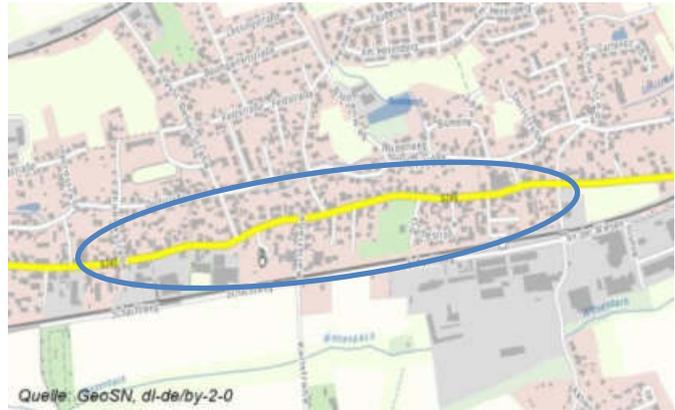
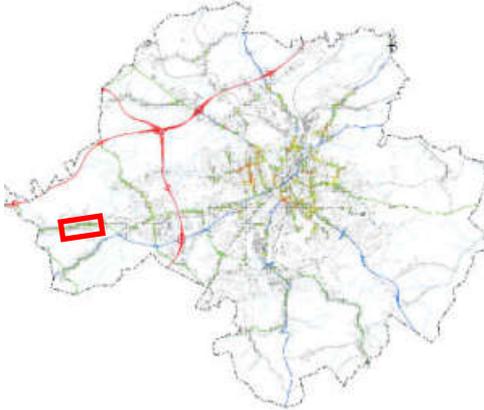
Länge:	ca. 1.200 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), abschnittweise schadhaft
Verkehrsbelegung	7.900 - 8.100 Kfz/ 24 h
Sv-Anteil	1 - 3 % (Stand 2010)
Art der Bebauung	Ein- und Mehrfamilienhausbebauung in Einzelbauweise
Ruhender Verkehr	abschnittweise längs auf dem Gehweg
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	auf südlicher Seite vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	teilweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze der Lärminderung für			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Tempo-30 ganztags bis zur Umsetzung von 3.3 prüfen sowie Erfordernis zur Beibehaltung im Anschluss (vollständig oder abschnittsweise)
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	s. 1.1, bei negativem Prüfergebnis analog Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>siehe 3.3</i> generell Freihaltung der Gehwege von ruhendem Verkehr
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>siehe 3.3</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein akutes lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	<i>abschnittweise Prüfung erfolgt im Rahmen von 3.3, Abschnitt östlich Zufahrt Möbel Boss gilt grundlegend analog</i>
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>Ausbau auf Abschnitt Wittgensdorfer Straße bis Zufahrt Möbel Boss aus Gründen der Verkehrssicherheit bereits in Planung</i>
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitskontrollen	zunächst Erhebung reeller Fahrgeschwindigkeiten mittels Verkehrszählgerät, anschließend Einsatz eines Dialogdisplays prüfen, bis dahin sollten nach Möglichkeit periodische Geschwindigkeitskontrollen erfolgen

### Fazit/ Empfehlungen

Der Abschnitt Wittgensdorfer Straße bis Zufahrt Möbel Boss wird perspektivisch ausgebaut und bedarf deshalb keiner vertieften Prüfung. Die Prüfung von Tempo 30 ganztags bis dahin sowie für den verbleibenden östlichen Teil muss unter Beachtung der Linienbusführung geschehen – Sprungkosten durch zusätzlich erforderliche Fahrzeuge im Umlauf sprechen ggf. gegen die Anordnung. Im Nachtzeitraum sind durch die Anordnung von Tempo 30 jedoch selten relevante Einflüsse auf den ÖPNV zu erwarten, was gleichsam für den Wirtschaftsverkehr gilt. Bei negativem Prüfergebnis bzgl. Tempo 30 ganztags sollte im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten im Ostteil der Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelags angestrebt werden. Die aktuelle Radverkehrsführung mit den Kfz im Mischverkehr sollte zumindest vor dem Hintergrund aktueller Regelwerke (v.a. RAST 06) überprüft werden.

**A06 – Chemnitzer Straße (Grüna) zwischen Forststraße und Mittelbacher Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

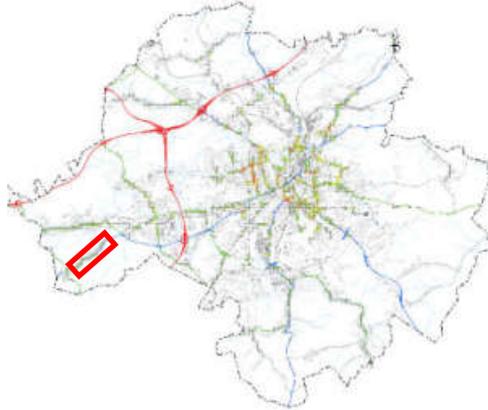
Länge	ca. 1.800 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahstreifen
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), vereinzelt schadhaft
Verkehrsbelegung	9.700 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	5 %
Art der Bebauung	Ein- und Mehrfamilienhausbebauung in Einzelbauweise
Ruhender Verkehr	abschnittsweise vorhanden (halbseitig auf dem Gehweg)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie Regionalbahnanbindung nach Chemnitz parallel zur Chemnitzer Straße in ca. 200 m Entfernung, Hp Grüna Höhe Poststraße
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	tlw. überbreite Fahrbahn (ca. 8,5 m)

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte vorhanden, da B 173 OU Mittelbach nicht mehr zum BVWP angemeldet</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	Umbau Bushaltebuchten zu barrierefreien Fahrbahnrandhaltestellen
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	Freihaltung der Gehwege von ruhendem Verkehr durch Änderung der Parkordnung
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>unter aktuellen Bedingungen keine Ansatzpunkte umsetzbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Fahrbahn teilweise sanierungsbedürftig
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitskontrollen	Es werden bereits aperiodische Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, diese sind aufgrund der „Großzügigkeit“ der Chemnitzer Straße im Rahmen der personellen Möglichkeiten fortzusetzen, ergänzend ist der Einsatz von Dialogdisplays zu prüfen

### Fazit/ Empfehlungen

Eine mögliche Abordnung des halbseitigen Parkens auf dem Gehweg gewährleistet die Nutzbarkeit der sonst teils schmalen Gehwege. Dies und die Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen sind strategischer Natur zur Attraktivierung des Umweltverbundes. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist unter Beachtung einschlägiger Regelwerke nicht optimal. Unter den aktuellen Bedingungen gibt es jedoch keine ausreichenden Ansatzpunkte zur Verbesserung der Situation. Maßnahmen am Fahrbahnbelag und die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind im Einzelfall teils direkt wahrnehmbar. Der Einbau eines innerorts wirksamen lärmindernden Fahrbahnbelages geht zudem in die Kartierung ein.

**A07 – Hofer Straße Ortslage Mittelbach**



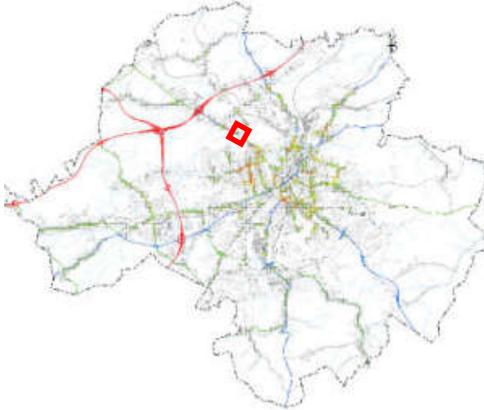
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 2.500 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahstreifen
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h im Bereich der Grundschule Mittelbach 30 km/h Mo-Fr. 6-17 Uhr (nicht in der Kartierung beachtet)
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	8.500 - 10.200 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	4 - 6 %
Art der Bebauung	überwiegend Einfamilienhäuser
Ruhender Verkehr	vereinzelt im Seitenraum
Radverkehrsanlagen	östlicher Ortseingang bis Aktienstraße einseitiger Schutzstreifen (Fahrtrichtung Westen), sonst nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden, abschnittsweise einseitig
ÖPNV	1 Stadtbuslinie, 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	in Engstellenbereichen unter Beachtung von Belangen der Verkehrssicherheit prüfen
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>nach Entfall der OU B 173 keine Ansatzpunkte mehr erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>siehe 1.3</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	langfristig Prüfung zur Ergänzung fehlender Gehwegabschnitte sowie zum Bedarf an weiteren gesicherten Querungsstellen
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>unter aktuellen Bedingungen keine Ansatzpunkte umsetzbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis wegen kürzlicher Deckensanierung</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	
sonstige Maßnahmen	4.1	Geschwindigkeitsbeeinflussung	Im Bereich der Schule besteht bereits eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage, die zusätzlichen regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen im weiteren Verlauf sind fortzusetzen, der Einsatz von Dialogdisplays abseits der bestehenden Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist zu prüfen

Fazit/ Empfehlungen
Die Ansätze zur Lärminderung beinhalten an der Hofer Straße lediglich die Beeinflussung der Geschwindigkeiten und langfristig den Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelages. Die bestehende Ortslage sollte auf Möglichkeiten der Erhöhung der Verträglichkeit des Verkehrs zu prüfen. Dies bezieht gestalterische und aufwertende Maßnahmen ein, welche die subjektive Wahrnehmung des Verkehrs und des davon ausgehenden Lärms beeinflussen.

**A08 – B 95 Leipziger Straße zwischen Wittgendorfer Straße und Hausnr. 122**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

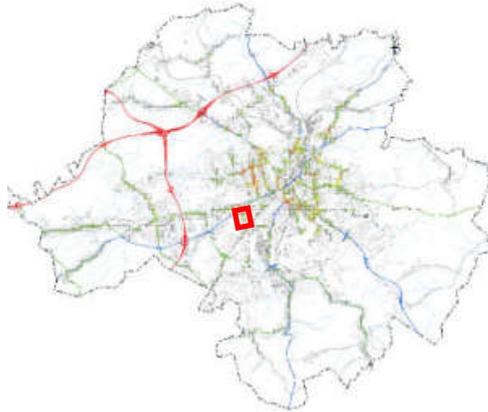
Länge	ca. 250 m
Fahrbahnaufteilung	je 2 Richtungsfahrstreifen Aufweitungen am LSA-Knotenpunkt Wittgendorfer Straße auf 3 Fahrstreifen
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	25.400 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	6 %
Art der Bebauung	einzelne Wohnhäuser entlang der Nordseite
Ruhender Verkehr	im Straßenraum nicht vorhanden, in Nebenanlagen vorhanden (Botanischer Garten)
Radverkehrsanlagen	Gehweg Rad frei
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	3 Stadtbus und 2 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	langfristig durch Option Erweiterung Chemnitzer Modell gegeben
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	im Rahmen Ausbau Chemnitzer Modell
	1.8	Änderung LSA	<i>Koordinierung umgesetzt, keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Bei der Leipziger Straße handelt es sich um eine der am höchsten belasteten Straßen im Stadtgebiet von Chemnitz. Die zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung nachts nach Anordnung von Tempo 50 ganztags ist zu prüfen. Die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf der Leipziger Straße erfolgt im Rahmen der Planungen zum weiteren Ausbau des Chemnitzer Modells.

**A09 – Lützowstraße zwischen Kappler Drehe und Stollberger Straße**



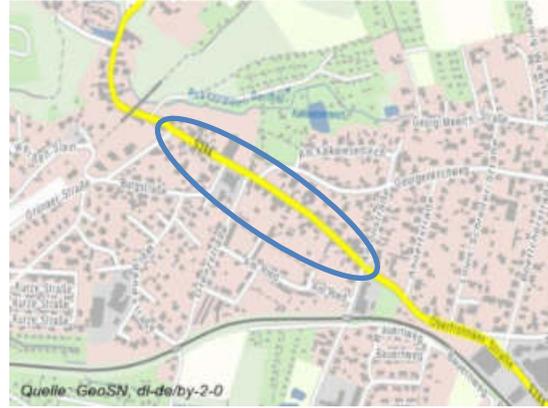
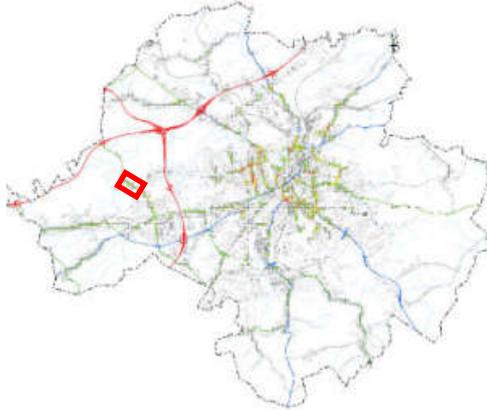
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 700 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrbahnstreifen Aufweitungen an den Knotenpunkten Kappler Drehe und Stollberger Straße auf 3 Fahrstreifen LSA-gesteuerte Knotenpunkte Kappler Drehe und Stollberger Straße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/h nachts: 50 km/h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Abschnitt Stollberger Str. bis Kleiststraße: Splittmastixasphalt SMA 5 (Lärm-mindernder Belag), Abschnitte bis Neefestraße: Asphalt (Referenzbelag), vereinzelt schadhaft
Verkehrsbelegung	4.200 - 7.300 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Wohnhäuser
Ruhender Verkehr	in Fahrtrichtung Süd vorhanden (Längsparken als Parkstreifen)
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbuslinie
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	abschnittsweise Steigung

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Tempo 30 ganztags prüfen, ggf. in Zonierung einbeziehen (siehe 3.3), Vorrang Buslinienverkehr ist beizubehalten
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	sofern Prüfung unter 1.1 negativ, Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	in geringem Maße durch Tempo 30 möglich
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	Lkw-Restriktionen prüfen (außer Bus)
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	keine, Bevorrechtigung weiterhin sichern (ggf. durch Z 301 statt Z 305)
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben, sofern Tempo 50 beibehalten wird
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	Umgestaltung bei Einbeziehung in die bestehende Tempo 30-Zonierung erforderlich (sonst nicht)
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Auf der Lützowstraße stellt die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auch tagsüber ein probates Mittel dar, wenn dadurch keine zusätzlichen Umläufe im Busverkehr erforderlich werden (Prüfung erforderlich). Die Einbeziehung in die umgebende Tempo 30-Zone ist mit einer Umgestaltung der Straße verbunden und deshalb mit hohem personellen und finanziellen Aufwand verbunden.</p>

**A10 - Oberfrohaer Straße (Rabenstein) zwischen Grünaer Straße und Antonstraße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

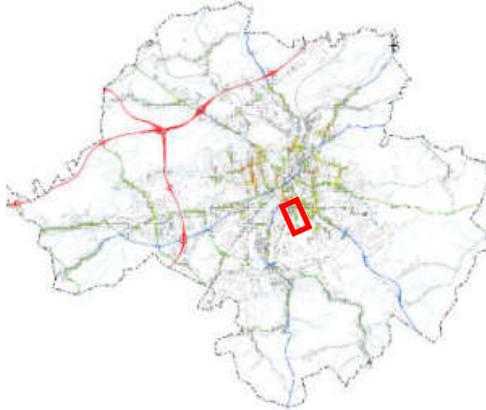
Länge	ca. 600 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen Aufweitungen am Knotenpunkt Antonstraße auf 3 Fahrstreifen LSA-gesteuerter Knotenpunkt Antonstraße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), vereinzelt schadhaft
Verkehrsbelegung	7.900 - 8.200 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	5 %
Art der Bebauung	Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser
Ruhender Verkehr	im Straßenraum nicht vorhanden
Radverkehrsanlagen	einseitig in Fahrtrichtung Nordwesten Radfahrstreifen bis Georgenkirchweg vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Stadtbus- und 1 Regionalbuslinie
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	-

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

Aufgrund falscher Annahmen zur Geschwindigkeit in der Lärmkartierung 2012 wurden hier höhere Pegel und Betroffenheiten ausgewiesen als tatsächlich vorhanden. Es wird derzeit kein akuter Handlungsbedarf gesehen.

**A11 – Reichenhainer Straße zwischen Lutherstraße und Wartburgstraße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

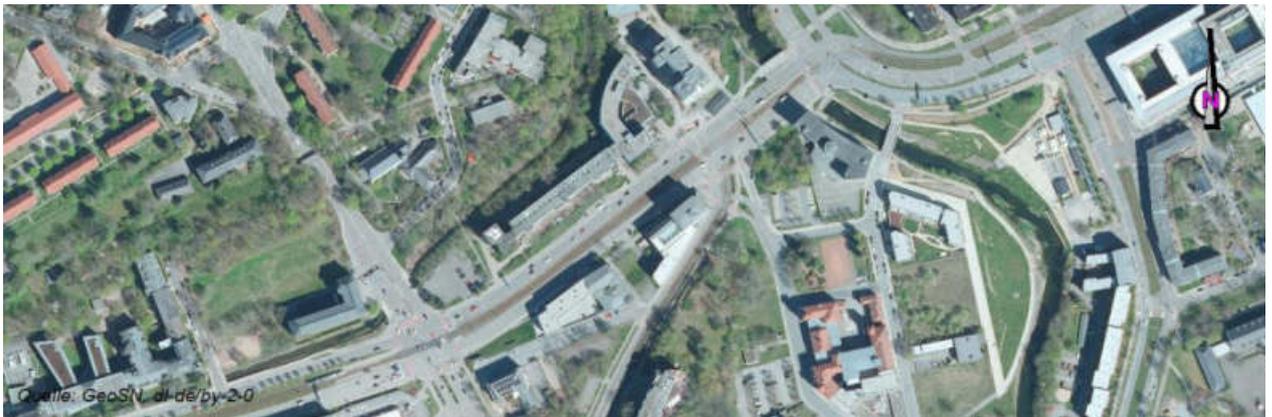
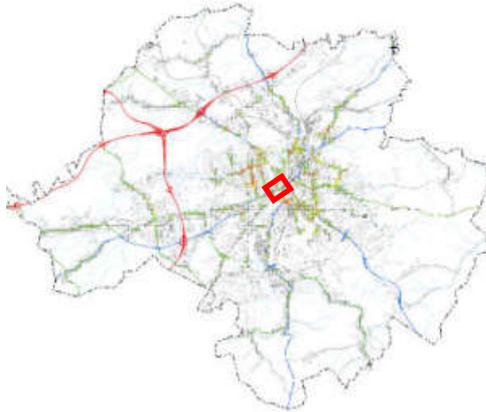
Länge	ca. 970 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahrstreifen, am LSA-gesteuerten Knotenpunkt Bernsbachplatz Fahrtrichtung Nord aufgeweitet
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h kartiert nachts: 50 km/ h kartiert jedoch bereits generell Tempo 30, im Bereich des TU Campus Tempo 20
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag) (kartiert), visuell guter Zustand
Verkehrsbelegung	3.800 - 5.800 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	2 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Blockrandbebauung
Ruhender Verkehr	abschnittsweise vorhanden (Längsparken halbseitig auf dem Gehweg und Parkstreifen)
Radverkehrsanlagen	Fahrradstraße
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Straßenbahnlinie, 3 Chemnitzbahn, Streckenweise 2 Stadtbuslinien
Straßenbegleitgrün	Mittelstreifen
Besonderheiten	durchgängige Gestaltung als Fahrradstraße, Rasengleise in Mittellage

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

### Fazit/ Empfehlungen

In die Kartierung gingen die baulichen Änderungen, der Einbau von Grüngleisen sowie die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Umgestaltung zur Fahrradstraße noch nicht ein. Aufgrund dessen sind voraussichtlich keine weiteren lärmindernden Maßnahmen mehr erforderlich.

**A12 – B 169/ B 173 Zwickauer Straße zwischen Reichsstraße und Falkeplatz (Nr. 32a)**



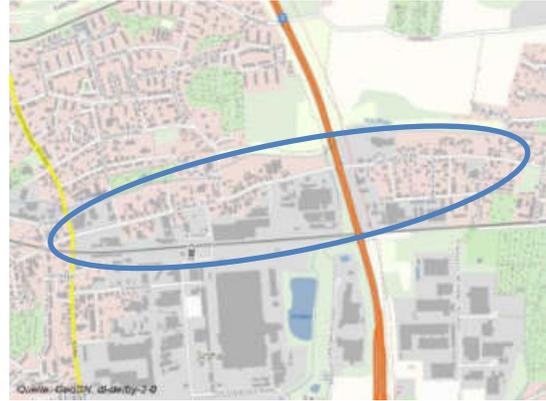
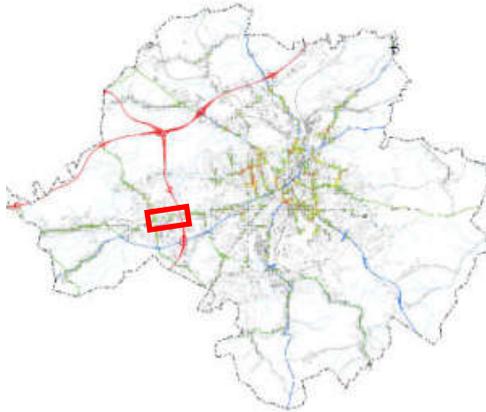
**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 300 m
Fahrbahnaufteilung	3 Fahrstreifen je Richtung getrennt durch Rasengleis in Mittellage LSA-gesteuerter Knotenpunkt Reichsstraße
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), vereinzelt schadhaft
Verkehrsbelegung	23.800 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 5 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Bebauung, Wohngebäude nur entlang der Nordseite
Ruhender Verkehr	nicht vorhanden
Radverkehrsanlagen	Getrennter Geh- Radweg, beidseitig vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	1 Straßenbahnlinie, 2 Stadtbus- und 1 Regionalbuslinie
Straßenbegleitgrün	nicht vorhanden
Besonderheiten	Gleisbereich wurde als Rasengleis ausgebildet

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenzielle Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
sonstige Maßnahmen			

Fazit/ Empfehlungen
<p>Im östlichen Abschnitt der Zwickauer Straße sind trotz hoher Belastung der Wohngebäude kaum noch Ansatzpunkte der Lärminderung erkennbar. Im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten sollte auf jeden Fall der Einsatz eines innerorts wirksamen lärmmindernden Fahrbahnbelages angestrebt werden (ganztäglich wirksam). Zum Schutz des besonders gesundheitsrelevanten Nachtschlafs ist mindestens bis zum Einbau eines entsprechend lärmmindernden Fahrbahnbelags die Anordnung von Tempo 30 nachts zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.</p>

**A13 – B 169/ B 173 Zwickauer Straße zwischen Oberfrohaer Straße und Gustav-Wünsch-Straße**



**Bauliche und verkehrliche Kenndaten (gemäß Kartierung, ggf. mit Aktualisierungen)**

Länge	ca. 1.800 m
Fahrbahnaufteilung	je 1 Richtungsfahstreifen Aufweitungen am LSA-Knotenpunkt Oberfrohaer Straße auf 4 Fahstreifen
Zulässige Geschwindigkeit	tags: 50 km/ h nachts: 50 km/ h
Fahrbahnbelag/ -zustand	Asphalt (Referenzbelag), abschnittsweise schadhaft
Verkehrsbelegung	9.000 - 15.000 Kfz/ 24 h
SV-Anteil	3 - 4 %
Art der Bebauung	mehrgeschossige Wohnhäuser in Einzelbauweise
Ruhender Verkehr	östlich der A 72 stadtauswärts Abschnitt einseitig Längsparken auf dem Gehweg, sonst nicht vorhanden
Radverkehrsanlagen	nicht vorhanden
Gehwege	vorhanden
ÖPNV	2 Stadtbus- und 3 Regionalbuslinien
Straßenbegleitgrün	abschnittsweise vorhanden
Besonderheiten	zu großen Teilen überbreiter Querschnitt

Ansätze zur Lärminderung			
Verkehrsplanung und -management	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Tempo 30 nachts prüfen, jedoch voraussichtlich nur in Teilabschnitten
	1.3	Verkehrsverlagerung allg.	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.4	Verlagerung Lkw-Verkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.5	Potenziale Verbesserung ÖPNV	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.6	konkrete Verbesserung Fußverkehr	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	1.7	konkrete Verbesserung Radverkehr	Einordnung von Radverkehrsanlagen ist gemäß einer vorliegenden Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahntrasse grundsätzlich realisierbar, weitere Planungen sind fortzusetzen
	1.8	Änderung LSA	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/ -wälle	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	<i>durch Eigentümer möglich</i>
	2.3	städtebauliche Maßnahmen	<i>keine Ansatzpunkte erkennbar</i>
bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	<i>kein lärmrelevantes Handlungserfordernis</i>
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag	bei turnusmäßiger bzw. fälliger Instandsetzung anzustreben
	3.3	Umgestaltung/ Begrünung Straßenraum	punktueller Aufwertungsmaßnahmen für den gesamten Straßenzug prüfen
sonstige Maßnahmen	4.1	Städtebauliches Rahmenkonzept	Derzeit wird ein Rahmenkonzept erarbeitet, um städtebauliche Fehlentwicklungen zu vermeiden. Darin sind Aspekte des Schallschutzes zu beachten.

Fazit/ Empfehlungen
<p>Für die Zwickauer Straße, deren Charakter abschnittsweise stark wechselt, gibt es nur wenige Ansätze der Lärminderung. Die Einordnung von Radverkehrsanlagen gemäß einer vorliegenden Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahntrasse ist nach Möglichkeit weiterzuerfolgen. Um die subjektive Akzeptanz von Verkehr und Lärm zu erhöhen, wäre die Erarbeitung (und Umsetzung) eines Gestaltungskonzeptes sinnvoll, welches neben der Einordnung des Radverkehrs punktueller städtebauliche Akzente setzt (Begrünung/ Gestaltung), die mit überschaubarem Aufwand und in kurzen Zeiträumen umsetzbar sind. Weitere Möglichkeiten der Lärminderung sind im zu erarbeitenden Rahmenkonzept aufzuzeigen.</p>

## Beteiligung der Öffentlichkeit zur strategischen Lärmkartierung

28.11.22 bis zum 16.01.23 durch die Stadt Chemnitz, Zusammenfassung der schriftlichen Hinweise und Anregungen von Bürgern durch die Stadtverwaltung, Stand 24.01.23, nachrichtlich übernommen.

Ifd. Nr.	Straße, Wohnbereich, Bereich	Stellungnahme enthält: (F) – Forderung, (B) – Beurteilung, (H) – Hinweis	fachtechnische Abwägung
1	Frankenberger Straße in Höhe Helmholzstraße und Zeissstraße	(F) Verkehrszunahme, Erschütterungen durch LKW und abgesenkte Kanaldeckel, gefährliche Situationen mit Kindern und Verkehr, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorschlag: Tempo 30 gesamte Frankenberger Str.	Der Straßenabschnitt ist bereits im Lärmschwerpunkt 14 enthalten. Der Forderung kann jedoch im Rahmen des LAP nicht nachgekommen werden. Der Hinweis wird zur Prüfung von Belangen der Verkehrssicherheit weitergeleitet.
2	Salzstraße Chemnitz / Schlossberg	(F) Lärm im Wohngebiet, Vorschlag: Tempo 30 Zone zwischen Hechlerberg und Leipziger Str.	Der Forderung kann auf Basis der Lärmkartierung im Rahmen des LAP nicht nachgekommen werden. Eine stadtinterne Prüfung ergab, dass der Prüfung nicht nachgekommen werden kann.
3	Gesamte Stadt, Innenstadtbereich	(F) Kein ungehindertes Fahrradfahren an der Chemnitz im Innenstadtbereich (Lohrstraße, Hauboldstr./Ecke Müllerstr.) Zerschneidung von Stadtvierteln durch Autoverkehr, Vorschlag: Umstieg auf das Fahrrad attraktiver gestalten	Die umfassende Förderung des Umweltverbundes ist grundlegend sinnvoll. Der Forderung kann jedoch im Rahmen des LAP nicht nachgekommen werden. Der Hinweis wird weitergeleitet.
4	untere Geibelstraße, zwischen Ernst-Enge-Straße und Augustusbürger Straße	(F) Gefährliche Situationen beim Überqueren der Straße und Lärm, Vorschlag: Tempo 30 auch im unteren Teil der Geibelstraße zwischen Ernst-Enge-Straße und Augustusbürger Straße (gerne auch als Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-Links-Regelung)	Der Straßenabschnitt wurde aufgrund geringer Verkehrsmengen nicht kartiert. Eine stadtinterne Prüfung ergab, dass der Forderung aufgrund des vorhandenen Buslinienverkehrs nicht nachgekommen werden kann.
5	gesamtes Stadtgebiet	(F) Baustellenampeln mal mit in Reihe schalten, Baustelle fertig machen, intelligente Ampeln die sich auf den Verkehr einstellen	Regelungen an Baustellen-LSA sind nicht Bestandteil des LAP. Der Forderung kann im Rahmen des LAP nicht nachgekommen werden. Der Hinweis wird weitergeleitet.
6	Flemminggebiet, Gartensparte Lug ins Land	(F) Starker Lärm durch Autobahn, Vorschlag: Anpflanzung eines Robinienwäldchen dort wo es aus lärmschutzfachlicher Sicht Sinn macht, Nutzung des Holzes	Entlang der Bundesautobahn A 4 besteht aktuell kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz. Dies gilt auch für das betreffende ruhige Gebiet „Lug ins Land“. Anpflanzungen finden zudem in den Lärmberechnungen aktuell keine Beachtung. Der Forderung wird nicht nachgekommen.
7	Kanalstraße	(F) Lärm von Leipziger Straße und Autobahn Vorschläge: Schallschutzmauer um die Leipziger Straße und an der Autobahn	Der Abschnitt der Leipziger Straße wird bereits im Lärmschwerpunkt 18 behandelt. Eine Schallschutzmauer entlang der Leipziger Straße ist aufgrund des begrenzten Straßenraumes nicht realisierbar. Für Maßnahmen an der BAB A 4 existiert über den bestehenden Lärmschutz keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage.
8	Glösaer Straße	(F) Starke Lärmbelastung, viele LKW, marode Fahrbahn, Vorschlag: Sanierung der	Der Straßenabschnitt weist mit bis zu 3.100 Kfz/ 24h insgesamt relativ ge-

Ifd. Nr.	Straße, Wohnbereich, Bereich	Stellungnahme enthält: (F) – Forderung, (B) – Beurteilung, (H) – Hinweis	fachtechnische Abwägung
		Fahrbahndecke, und Verbannung des Schwerlastverkehrs	ringe Verkehrsmengen auf. Für verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung besteht keine ausreichende Grundlage, insbesondere vor dem Hintergrund der überwiegend zur gewerblichen Nutzung ausgewiesenen Flächen an der Glösaer Straße.
9	Chemnitzer Straße in Grüna	(F) sehr hohe Belastung durch LKW-Verkehr durch Lage zwischen A 4 und A 72, Vorschlag: 23 Uhr bis 5 Uhr das Durchfahrtsverbot für LKWs, Tempo 30 gesamte Chemnitzer Straße, Verkehrsinseln zur Geschwindigkeitsreduzierung	Der Straßenabschnitt ist bereits im Lärmschwerpunkt A06 enthalten. Aufgrund der Netzfunktion sind Sperrungen (auch für bestimmte Fahrzeuggruppen) oder die Anordnung von Tempo 30 vrsl. nicht realisierbar.
10	Ammonstraße	(F) unzumutbarer Lärm durch Bus, PKW, Krankenfahrzeuge (Sirene), Hubschrauber (Landeplatz auf BKH), Forderung: Tempo 30	Der Straßenabschnitt weist mit ca. 3.300 Kfz/ 24h relativ geringe Verkehrsmengen auf. Die Grenzwerte zur Behandlung als Lärmschwerpunkt werden unterschritten. Warnsignale von Einsatzfahrzeugen sowie Lärm durch Rettungshubschrauber sind im Sinne des akuten Schutzes von Leib und Leben i.d.R. zu tolerieren.
11	Zöllnerplatz	(F) hohe Lärmbelastung besonders nachts durch Martinshorn von Einsatzwagen, Ampeln auch nachts in Betrieb bei geringem Verkehr, Vorschlag: Ampeln nachts ausschalten	Der Straßenabschnitt ist bereits im Lärmschwerpunkt 9 enthalten inkl. zu prüfender Maßnahmen. Eine Nachtabschaltung von LSA am benannten Knotenpunkt mit mehrstreifigen Zufahrten und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/ h ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht realisierbar. Warnsignale von Einsatzfahrzeugen sind im Sinne des akuten Schutzes von Leib und Leben i.d.R. zu tolerieren und zudem durch das Abschalten von LSA nicht per se abkömmlich.
12	Händelstraße	(F) Starke Lärmbelastung durch Linienbusse und LKW-Verkehr in das Gewerbegebiet, Vorschlag: Umleitung LKW über Scheffelstr. in die Kauffahrtei, Gespräche mit Firmen, diese sollen Zulieferverkehr besser steuern, Tempo 30 auf der Händelstraße und Schumannstraße	Der Straßenabschnitt weist mit ca. 3.600 Kfz/ 24h relativ geringe Verkehrsmengen bzw. Lärmbelastungen auf. Für bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung besteht auch unter Beachtung des Schwerverkehrs keine ausreichende Grundlage. Der Hinweis wird jedoch zur generellen Prüfung der Netzfunktion von Händelstraße und Schumannstraße weitergeleitet.
13	Bornaer Str.	(F) hohe Belastung durch viele LKW, Lärmschutz bisher unzureichend berücksichtigt, Kanaldeckel abgesenkt Vorschlag: Tempo 30, regelmäßige Zustandskontrolle Fahrbahn, Sanierung	Der Straßenabschnitt ist bereits im Lärmschwerpunkt A04 enthalten inkl. zu prüfender Maßnahmen. Der Schwerverkehrsanteil findet in der Lärmkartierung Beachtung.
14	Carl-von Ossietzky Str.	(F) Hohe Lärmbelastung, Vorschlag: regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, Lärm und Feinstaub besser kontrollieren, abgesenkte Kanaldeckel instand setzen	Auf Basis der Kartierungsergebnisse stellt der Abschnitt keinen Lärmschwerpunkt dar. Der Hinweis wird weitergeleitet. Eine Prüfung mittels

Ifd. Nr.	Straße, Wohnbereich, Bereich	Stellungnahme enthält: (F) – Forderung, (B) – Beurteilung, (H) – Hinweis	fachtechnische Abwägung
			Verkehrsmessgerät durch das Ordnungsamtsamt wird angeregt.
15	Adelsbergstr.	(F) sehr hoher Durchgangsverkehr Ernst-Enge Str., Wohngebietssammler werden im gesamten Stadtgebiet als Durchgangstraßen missbraucht, Querverbindungen fehlen, zu wenig Park-and-Ride-Plätze, schlechte Öffentlichkeitsarbeit CVAG, Gefahr durch parkende LKW Geibelstr. u. Claußstr., Vorschlag: Parken von LKW ausschließlich auf einer Seite, Harthweg und Michaelstraße als Querverbindungen - vollsperrten, nur reiner Anliegerverkehr, Orientierung CVAG an Dresden u. Berlin aufgrund Fahrgastzuwächse	Der Straßenabschnitt der Ernst-Enge-Straße wurde aufgrund vergleichsweise geringer Verkehrsmengen nicht kartiert. Es besteht keine Grundlage für verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung. Die generellen Hinweise zur Verkehrsraumgestaltung sowie ÖPNV-Förderung werden weitergeleitet.
16	Pelzmühlenstraße	(F) Pelzmühlenstraße fehlt in LK 22, Verkehrszählungen in Höhe Pelzmühlenstr. 9 durch SVC ergaben weit über 3000 Fahrzeuge/Tag Vorschlag: Nach Beendigung der Wohnbaumaßnahmen Kulturpalast Durchfahrtsverbot für LKW	Der Straßenabschnitt wurde aufgrund geringer Verkehrsmengen < 3.000 Kfz/24 h nicht kartiert. Es besteht keine hinreichende Grundlage für verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung.
17	Händelstraße Bereich VW	(F) starke Verkehrsbelastung, viele LKW, starke Lärmbelastung, Vorschlag: Tempo 30, Verkehrsverlagerung LKW, lärmarm. Belag	siehe fachtechnische Stellungnahme zu Ifd. Nr. 12
18	Kornweg	(F) starke Lärmbelastung durch A4, Forderungen: Temporeduzierung, weitere Lärmschutzwände, Baumpflanzungen, lärmarmen Belag	Für zusätzliche Maßnahmen an der BAB A 4 existiert über die bestehenden Maßnahmen keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage. Der Einbau lärmindernden Fahrbahnbelags ist bereits erfolgt. Der weiteren Forderung kann nicht nachgekommen werden.
19	BiKA Lärmschutz e.V.	siehe Zusammenfassung der Ifd.-Nr. 19, 22, 23, 24, 27, 28	siehe fachtechnische Abwägung zu Ifd.-Nr. 19, 22, 23, 24, 27, 28
20	allgemein	(F) Vorschläge: Beibehalten von Tempo 50 bzw. 70 auf allen großen Straßen, Lärmschutzwände auch in Kreuzungsbereichen, Tempo 30 in allen anderen Bereichen der Stadt	Die klare Trennung von Haupt- und Nebennetz und die Beruhigung des Nebennetzes ist bereits grundlegendes Ziel der Verkehrsplanung. Lärmschutzwände können innerorts aufgrund des beengten Straßenraums i.d.R. keine Anwendung finden.
21	Gluckstraße, Bereich VW	(F) starke Verkehrsbelastung durch LKW Schumannstraße, Händelstraße und Helbersdorfer Straße durch Schwerverkehr, Forderung: Umleitung Schwerverkehr, Knotenausbau im Kreuzungsbereich Helbersdorfer-/Scheffelstraße Geschwindigkeitsbegrenzung und Flüsterbelag auf der Schumannstraße / Händelstraße/ Helbersdorfer Straße.	siehe fachtechnische Stellungnahme zu Ifd. Nr. 12
19, 22, 23, 24, 27, 28	B 174	(F) Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf allen innerstädtischen Straßen, welche vom Durchgangsverkehr betroffen sind (z.B. Südring) auf 50 km/h	Die innerörtliche Regelgeschwindigkeit beträgt gemäß StVO generell 50 km/h. Abweichungen sind zu begründen, was auch für ggf. höhere zulässige Geschwindigkeiten gilt. Im Bereich Südring wurden dem Grunde nach

Ifd. Nr.	Straße, Wohnbereich, Bereich	Stellungnahme enthält: (F) – Forderung, (B) – Beurteilung, (H) – Hinweis	fachtechnische Abwägung
			ausreichende Maßnahmen umgesetzt, um unzulässige Lärmbelastungen für die Wohnbevölkerung zu vermeiden. Anspruch auf zusätzliche Maßnahmen besteht nicht. Der Forderung wird nicht nachgekommen.
		(F) Einbau von technischen Lärmschutzmaßnahmen (ausreichend Lärmschutzwände) an den betroffenen Stellen	Eine Beschränkung auf bestimmte Lärminderungsmaßnahmen ist aufgrund der unterschiedlichen Charakteristiken lärmbelasteter Straßenabschnitte nicht sinnvoll. Lärmschutzwände können in eng bebauten Straßenräumen häufig nicht errichtet werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt eine möglichst weitgehende Abwägung sinnvoller und umsetzbarer Maßnahmen. Der pauschalen Forderung kann nicht nachgekommen werden.
		(F) Dauerhafte Messung der eingehaltenen Geschwindigkeit mittels Streckenradar (Section Control) vorrangig im Bereich B174 / Zschopauer Str.	Zur Anwendung von Section Control besteht aufgrund der bundesweiten Rechtslage i.V.m. den Regelungen des Freistaates Sachsen aktuell keine hinreichende Rechtsgrundlage. Bestrebungen des Freistaates, welche eine entsprechende Rechtsgrundlage kurz- bis mittelfristig schaffen, bestehen nicht.
		(F) Einbringen von Flüsterasphalt an den vom Lärm betroffenen Stellen. An Durchgangsstraßen sollte überhaupt kein normaler Asphalt verbaut werden.	Im Rahmen von Neu- und Ausbaumaßnahmen entlang Bundes- und Staatsstraßen mit besonderen Schutzanforderungen (bspw. Wohnen) wird bereits der Einbau innerorts lärmindernd wirksamer Deckschichten standardmäßig vorgesehen. Der Forderung wird bereits nachgekommen.
		(F) Einführung einer City Maut für den Bereich der Stadt Chemnitz	Die Einführung einer City-Maut ist aus fachlicher Sicht nur im Rahmen eines integrierten verkehrlichen Konzeptes und mit entsprechenden Begleitmaßnahmen umsetzbar. Der Forderung kann im Rahmen des LAP nicht nachgekommen werden.
		(F) Abschluss des wiedereröffneten Planfeststellungsverfahrens unter Berücksichtigung und Umsetzung der von den Bürgern vorgebrachten Einwände, Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms durch LKW.	Es liegt nunmehr ein Beschluss zur Planfeststellung vor. Die darin enthaltenen Maßnahmen werden umgesetzt, darüber hinaus gehende weitere Maßnahmen werden nicht realisiert. Die Zuständigkeit liegt hier bei der LD Sachsen als verfahrensführende Behörde.
		(F) Wiedereinführung des „kleinen“ Grenzverkehrs am Grenzübergang in Reitzenhain, dadurch kein LKW Transit durch unsere Stadt (Stichwort Quelle-Ziel, Vorbild sollte hier die Stadt Dresden sein)	Vorhandene Schwerverkehre werden bereits in der Lärmkartierung abgebildet. Grundsätzlich werden Schwerverkehre entlang der Hauptverkehrsachsen bzw. Umfahungsstrecken geführt. Von Grenzwertüberschreitungen des

Ifd. Nr.	Straße, Wohnbereich, Bereich	Stellungnahme enthält: (F) – Forderung, (B) – Beurteilung, (H) – Hinweis	fachtechnische Abwägung
			Lärms aufgrund der beschriebenen Verkehre ist aktuell nicht auszugehen. Die Regelung bzgl. der Forderung zur Wiedereinführung des kleinen Grenzverkehrs liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Chemnitz.
		(F) Nachtfahrverbot für LKW in der gesamten Stadt Chemnitz von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (Vorbild sollte hier der Staat Österreich sein)	Ein gesamtstädtisches nächtliches Fahrverbot für den Schwerverkehr bedarf zahlreicher weiterer Begleitmaßnahmen und ist nur im Rahmen eines integrierten verkehrlichen Konzeptes umsetzbar. Der Forderung kann im Rahmen des LAP nicht nachgekommen werden.
		(F) Erweitertes LKW-Wochenendfahrverbot von Freitag 20.00 Uhr bis Montag 6.00 Uhr.	Eine Ausweitung des grundlegenden Wochenendfahrverbots für den Schwerverkehr bedarf zahlreicher weiterer Begleitmaßnahmen und ist nur im Rahmen eines integrierten verkehrlichen Konzeptes umsetzbar. Der Forderung kann im Rahmen des LAP nicht nachgekommen werden.
		(F) Außerdem sollte Wegzug gestoppt werden damit Chemnitz wieder lebenswert wird.	Die Forderung weist keinen Bezug zur Lärmaktionsplanung auf und findet daher keine Berücksichtigung.
25	Limbacher Straße	(H) starke Verkehrsbelastung, Erschütterungen, Lärmbelastung auch durch Gebäuderückbau an der Straße, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Abgase durch LKW und Busse, Anlieferlärm durch Supermarkt	Der Straßenabschnitt ist bereits im Lärmschwerpunkt 20 enthalten inkl. zu prüfender Maßnahmen.
26	Einsiedler Neue Straße	(H) Lärmbeschwerde: Lärmbelastungen durch neue Strecke CM 2 der Linien C13 und C14	Für die Lärmaktionsplanung entlang der Eisenbahnstrecken ist zunächst das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Der Hinweis wurde zur Prüfung und Beantwortung weitergeleitet.
27	Johannes-Ebert-Straße, B174	siehe Zusammenfassung der Ifd.-Nr. 19, 22, 23, 24, 27, 28	siehe fachtechnische Abwägung zu Ifd.-Nr. 19, 22, 23, 24, 27, 28
28	Gartenstadt, B174	siehe Zusammenfassung der Ifd.-Nr. 19, 22, 23, 24, 27, 28	siehe fachtechnische Abwägung zu Ifd.-Nr. 19, 22, 23, 24, 27, 28
29	Händlerstraße Bereich VW	(F) hohe Verkehrsbelastung durch LKW, Forderungen: Anlieferverkehr für VW umleiten, Tempo 30 Händlerstraße und Schumannstr., Fußgängerampel oder Übergang auf der Schumannstr.	siehe fachtechnische Stellungnahme zu Ifd. Nr. 12
30	Händlerstraße Bereich VW	(F) hohe Lärmbelastung: Forderungen: 1. LKW Umleitung, 2. 30er Zone, 3. Flüsterasphalt	siehe fachtechnische Stellungnahme zu Ifd. Nr. 12
31	Beckerstraße	(F) hohe Verkehrsbelastung durch Annaberger Str., Vorschläge: Tempo 30 zwischen der Kreuzung Treffurthstraße und Reichsstraße/Gustav-Freytag-Straße	Auf Basis der Kartierung sind auf der Beckerstraße von der Annaberger Straße ausgehend keine hohen Lärmbelastungen zu verzeichnen. Es besteht keine hinreichende Grundlage für verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lärminderung.

Ifd. Nr.	Straße, Wohnbereich, Bereich	Stellungnahme enthält: (F) – Forderung, (B) – Beurteilung, (H) – Hinweis	fachtechnische Abwägung
32	Südring	(F) hohe Verkehrsbelastung, viele LKW Lärm, Geschwindigkeitsüberschreitungen, zu wenig Lärmschutz Forderung: Flüsterasphalt, Geschwindigkeitskontrollen, Lärmschutzwände und / oder - wälle in allen Wohngebieten, vor allem auch im Kreuzungsbereich	Für den Bereich des Südrings im Bereich Markersdorfer Straße bis Straße Usti nad Labem wurde ein Schallschutzkonzept entwickelt und bereits teilweise umgesetzt. Für die weiter östlich gelegenen Abschnitte bis zur Augustusburger Straße wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens alle gesetzlichen Vorgaben zur Lärmvorsorge vollständig erfüllt. Lärmschutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Schutzansprüche des Bundesimmissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) hinausgehen, werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erarbeitet. Geschwindigkeitskontrollen im Bereich der Lärmschutzbeschilderung auf dem Südring werden bereits mit mobilen und semi-stationären Anlagen regelmäßig durchgeführt.
33	Rosa-Luxemburg-Straße	(F) starke Verkehrsbelastung, unzureichender Lärmschutz, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Forderungen: Flüsterbelag, Geschwindigkeitsmessungen, Baumaßnahmen am Lärmschutz, Temporeduzierung in den Nachtstunden	Der Straßenabschnitt weist mit ca. 3.000 Kfz/ 24h vergleichsweise geringe Verkehrsmengen auf. Die Grenzwerte zur Behandlung als Lärmschwerpunkt werden unterschritten. Der Hinweis wird weitergeleitet. Eine Prüfung mittels Verkehrsmessgerät durch das Ordnungsamt wird angeregt.
34	Schumannstraße	(F) Hoher LKW Verkehr, Vorschläge: Tonnagebeschränkung Schumannstraße, Umleitung LKW in Industriegebiet über Südring oder die Annaberger oder über die Scheffelstr. oder Kauffahrtei	siehe fachtechnische Stellungnahme zu Ifd. Nr. 12
35	Riedbachweg	(H) Gebrauch des Martinhorns zwischen Unritz-, Ried- und Oberfrohnaer Straße übergebürlich, Problem: Nadelöhr in der Riedstraße durch parkende Anlieger, Beschwerde über Kirchengeläut der Kirche Reichenbrand/Rabenstein	Warnsignale von Einsatzfahrzeugen sind im Sinne des akuten Schutzes von Leib und Leben i.d.R. zu tolerieren. Geräuschemissionen durch sakrales Glockengeläut sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung zum Kfz-Verkehr und zudem im Regelfall zu tolerieren.
36	Feudelstraße, Annaberger Straße	Lärm durch B95 in Harthau, es wird zwar kartiert seit vielen Jahren, geändert hat sich aber nichts	Der Straßenabschnitt ist bereits im Lärmschwerpunkt A01 enthalten inkl. zu prüfender Maßnahmen.
37	Annaberger Straße, Höhe Schulstraße	starke Lärmbelästigung im Bereich Südring/Brücke Annaberger Straße, Forderung: nochmalige Untersuchung der Lärm- und Abgaskonflikte, Schallschutzwände, Tempo 30, Flüsterasphalt, Zustand Straße und Schienen prüfen	Der Abschnitt wurde kartiert. Die maßgebliche Verlärmung geht von der südlichen Rampe zwischen Südring und B 95 aus. Die Rampe wurde mit 100 km/h statt tatsächlich zulässigen 50 km/h fehlerhaft kartiert (siehe Textteil Tabelle 4), weshalb der Bereich nicht als Lärmschwerpunkt zu listen ist. Es besteht kein Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen.

Ifd. Nr.	Straße, Wohnbereich, Bereich	Stellungnahme enthält: (F) – Forderung, (B) – Beurteilung, (H) – Hinweis	fachtechnische Abwägung
38	Hofer Straße, B 173, Ortslage Mittelbach	<p>Belästigungen durch Straßenlärm und Erschütterungen, viele Unfälle, überhöhte Geschwindigkeiten, insbesondere in Kurven und Tälern mit eingeschränkter Übersicht, schlechter Straßenzustand: lärmintensive Gullydeckel und Schlaglöcher (starke Erschütterungen durch Busse und LKW), viele Kurven und Einfahrten (Unfallgefahr), Schlafstörungen durch viele LKW im Abend- und Nachtzeitraum, eine Zunahme der Verkehrsbelastung wird wahrgenommen, insbesondere erhöhter Durchgangsverkehr</p> <p>Lösungsvorschläge: Ausdehnung Tempo 30 (zwischen Schule und Einmündung Dorfstraße) sowie in Kurvenbereichen und Bereichen dichter Besiedlung, Sanierung Schlaglöcher und Gullydeckel, Umgehungsstraße für Grüna und Mittelbach</p>	<p>Der Straßenabschnitt ist bereits im Lärmschwerpunkt A07 enthalten inkl. zu prüfender Maßnahmen.</p>