

Lärmaktionsplan Stufe 4 - Abwägungsübersicht

a) Berücksichtigt werden die Anregungen von:

Ordnungsnr. 2 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 05.12.2024

Sachverhalt:

Lärmbelästigung seit Jahren durch miserable Straßen: Flickschusterei auf der Wolgograder Allee von Endstelle Hutholz bis zur Johannes - Dick - Str.! Unsagbarer Krawall durch den ständigen drüber rollenden leeren Bau-LKW.

Berücksichtigung:

Das Verkehrs- und Tiefbauamt (VTBA) begutachtet alle Straßenabschnitt im Verkehrssystem Chemnitz regelmäßig und veranlasst bei Bedarf die Sanierung von Schadstellen und/oder Straßenabschnitten. Aufgrund stark limitierter Finanzmittel ist eine generelle Instandsetzung von Fahrbahnen nicht umsetzbar. Die erforderliche Priorisierung erfolgt nach stadtweit einheitlichen Kriterien und mit Blick auf die Verkehrssicherheit. Die Wolgograder Allee im benannten Abschnitt hat eine mittlere bis schlechte Zustandsnote. Eine flächenhafte Sanierung wird für 2025/26 angestrebt.

Ordnungsnr. 10 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 12.12.2024

Sachverhalt:

Gleichzeitig ist anzumerken, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit insbesondere im Straßenabschnitt in Höhe Zschopauer Str. 226 kaum eingehalten (sehr oft überschritten) wird. Geschwindigkeitskontrollen in diesem Abschnitt finden sehr selten (und nur stadteinwärts) statt, lediglich zu Ausbildungszwecken von Polizeischülern mit weit hin erkennbar leuchtenden Warnwesten, so dass die Autofahrer gewarnt sind.

Berücksichtigung:

Die Hinweise zu den Geschwindigkeitsübertretungen werden an den Vollzug weitergegeben. Zusätzlich werden Geschwindigkeitskontrollen unter Maßnahme 4.1 ergänzt.

Ordnungsnr. 16 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 24.01.2025

Sachverhalt:

Höchstgeschwindigkeit (A 72)

Laut Lärmaktionsplan kann bei der Berechnung z.B. nicht berücksichtigt werden, ob die Fahrzeuge die ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit einhalten. Aus täglichen Beobachtungswerten kann gesagt werden, dass sich ein großer Teil der PKW nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h halten und sich eher im Bereich zwischen 120 und 140 km/h bewegen. Vor allem übertreten jedoch LKW die max. zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80km/h und bewegen sich zum größten Teil zwischen 90 und 100 km/h. Die Lärmbelastung durch einen Lkw entspricht ungefähr dem 20-fachen eines Pkw. Vor allem der Anteil der Lkw führt damit zu erheblich höheren Schallemissionen als in der Planung angenommen.

Berücksichtigung:

Die Nichteinhaltung der zulässigen Geschwindigkeit ist im Rahmen der Überwachung des fließenden Verkehrs zu kontrollieren. Der Einwand wird an die entsprechende Stelle weitergeleitet.

Ordnungsnr. 35 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025

1. Sachverhalt:

Nach Anhang IV der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) sind Differenzkarten zu erstellen, auf denen die aktuelle Lage mit zukünftigen Situationen verglichen wird. Eine solche Karte ist in Anlage 4 LAP nicht zu finden. Bitte ergänzen.

Berücksichtigung:

Im Rahmen der Lärmkartierung 2022 wurden vorschriftsmäßig Differenzlärmkarten erstellt und sind als Anhang 3-5 bzw. 4-5 bereits Bestandteil der Lärmkartierung 2022. Die Karten sind auf der Internetseite der Stadt Chemnitz unter <https://www.chemnitz.de/de/unsere-stadt/umwelt/immissionsschutz/laermaktionsplanung> unter dem Punkt Strategische Lärmkartierung der Stufe 4 zu finden.

2. Sachverhalt:

Pkt. 3.3 nicht weiterverfolgte Maßnahmen:

„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.“ Entsprechend RiLi 2002/49/EG ist es das Ziel schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Im neuen Lärmaktionsplan sollten deshalb die dazu notwendigen Maßnahmen festgelegt werden und nicht von vornherein ausgeschlossen werden.

Aus Bürgersicht ist es nicht nachvollziehbar, dass der mit umfangreicher Bürgerbeteiligung erstellte Mobilitätsplan 2040 im Stadtrat abgelehnt wurde. Die Wirksamkeit von Tempo 30-Zonen für die Reduzierung der Lärmbelastung ist unbestritten. Deshalb darf im LAP 2024 keine Einschränkung von Tempo 30-Zonen wegen des Beschlusses zum Mobilitätsplan 2040 festgeschrieben werden.

Berücksichtigung:

Im Lärmaktionsplan erfolgt keine Einschränkung von Tempo 30-Zonen. Stattdessen wird die Ausweisung von Tempo 30 (Zonen und Streckenabschnitte) weiterhin an geeigneten Straßenabschnitten geprüft.

3. Sachverhalt:

Wie aktuell ist die Datenbasis für Verkehrsbelegung und SV-Anteil? Sind Daten aus 2010 (Bornaer Str.) eine seriöse Basis für die Ermittlung von Lärmschwerpunkten?

Berücksichtigung:

Die Eingangsdaten für die Lärmkartierung 2022 wurden vorbereitend im Jahr 2021 zusammengestellt und beeinhalteten den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Stand.

Ordnungsnr. 8 Jugendamt, Stellungnahme vom 10.01.2025

Sachverhalt:

Für Kita Fritz-Reuter-Straße 30 ist der Bau einer 2 m hohen Lärmschutzwand östlich und westlich im Anschluss an das Kita-Gebäude im Jahr 2025 zum Schutz der Spielflächen im Freien gegenüber dem Lärm der Gustav-Freytag-Straße (Kernnetz) erforderlich. Es wurde weiterhin festgestellt, dass im Bereich der Kita auf der Gustav-Freytag-Straße bereits ein Asphaltbeton 5 AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 aufgebracht wurde (entsprechend Zeile 4 der Tabelle 4a der RLS 19).

Berücksichtigung:

Im Jahr 2025 wird eine entsprechende begrünte Lärmschutzwand mit einer Höhe von jeweils 2 m realisiert. Die Maßnahme wird im Steckbrief des Lärmschwerpunktes 16 ergänzt.

Ordnungsnr. 11 LASuV, NL Zschopau, Stellungnahme vom 09.01.2025

Sachverhalt:

zu Anlage 1 – Steckbriefe Lärmschwerpunkte, Nr. A10 – Oberfrohaer Straße (Rabenstein) zwischen Grünaer Straße und Antonstraße

Unter dem Absatz Fazit/Empfehlungen wird auf die falsche Annahme der Geschwindigkeit in der Lärmkartierung 2012 verwiesen. Die Lärmaktionsplanung ist auf der Grundlage der Lärmkartierung 2022 zu erstellen. In Abbildung 2c wird eine Höchstgeschwindigkeit entsprechend Kartierung von 50 km/h ausgewiesen, welche somit mit der tatsächlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich Oberfrohaer Straße zwischen Grünaer Straße und Antonstraße 50 km/h übereinstimmt.

Berücksichtigung:

Die unter A01 bis A13 gelisteten Lärmschwerpunkte wurden vom bisher gültigen Lärmaktionsplan 2019 übernommen, da die damals enthaltenen Maßnahmen nicht oder nur teilweise umgesetzt wurden. Der Lärmschwerpunkt A10 wurde im LAP 2016, inkl. dessen vereinfachter Fortschreibung 2019, aufgrund falscher Eingangsdaten zur Lärmkartierung 2012 als Schwerpunkt geführt. In der aktuellen Kartierung wurde der Fehler behoben, sodass der Bereich unter aktuellen Gesichtspunkten nicht als neuer Lärmschwerpunkt gelistet worden wäre. In den beschriebenen Handlungsansätzen zur Lärminderung am Schwerpunkt A10 wird nun der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages im Falle ohnehin anstehender Sanierungsarbeiten aufgeführt, da dies eine zusätzliche Lärminderung ermöglicht, die bestenfalls keine oder geringe Mehrkosten verursacht.

Ordnungsnr. 14 AGENDA-Beirat in der Sitzung vom 07.01.2025 sowie Stellungnahme vom 31.01.2025

1. Sachverhalt:

Es wurde die Forderung erhoben, verschlissene Fahrbahnbeläge auch im Sinne der Lärminderung zu sanieren.

Berücksichtigung:

Der Sachverhalt wird dahingehend berücksichtigt, dass auch der Aspekt der Lärminderung in der Prioritätensetzung bei der Infrastruktursanierung im Rahmen des Haushaltbudgets Berücksichtigung findet und in den Maßnahmenanteil des Lärmaktionsplans aufgenommen wurde.

2. Sachverhalt:

zu 7.6 Strategische Maßnahmen Anlage 4 Seite 41ff

Maßnahme S3: Berichterstattung, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung und/oder einer Imagekampagne zum Thema Lärm

Bewertung: zu unkonkret

Änderungsvorschlag: (1) Start der Imagekampagne terminieren

(2) zusätzlich: Durchführung von Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern anlassbezogen, dabei direkte Einbeziehung der Bürgerplattformen vornehmen

Berücksichtigung:

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Stadt Chemnitz wird wie bisher den Tag gegen Lärm nutzen, um die Bevölkerung zu sensibilisieren und dies in den Text des Lärmaktionsplans aufnehmen. Bürgerinnen und Bürger werden regelmäßig zu Verkehrsplänen und Projekten der Stadtentwicklung beteiligt.

3. Sachverhalt:

3.3 Ansätze zur Lärminderung/Umgestaltung - Begrünung Straßenraum

8 - Bernsdorfer Straße zwischen Senefelder Straße und Wartburgstraße

12 - Clausstraße zwischen Zschopauer Straße und Augustusburger Straße

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

31 - Zietenstraße zwischen Augustusburger Straße und Beethovenstraße

A13 - B 169/ B 173 Zwickauer Straße zwischen Oberfrohnauer Straße und Gustav-Wünsch-Straße

Bewertung: zu unkonkret

Änderungsvorschlag: Es ist statt einer Prüfung die Begrünung zwingend ggf. in Bebauungspläne einzuordnen (mit zusätzlich klimaökologischer Vorteil). Darüber sind der zuständige Ausschuss und der AGENDA-Beirat zu informieren.

Berücksichtigung:

Die Begrünung von Straßenräumen ist ein Standardbelang, der bei jeder Planung geprüft wird. Zahlreiche Randbedingungen sind jedoch zu beachten, sodass Straßenbäume nicht immer eingeordnet werden können. Für die Zietenstraße wurde bereits in den Jahren 2007 bis 2010 im Ergebnis der 1. Stufe der Lärmkartierung eine Maßnahmenkombination bestehend aus Tempo 30, Reduzierung des Lkw-Anteils und Baupflanzungen umgesetzt und evaluiert.

4. Sachverhalt:

Weitere Ergänzungen

(1) Bei den Maßnahmen

18 - B 95 Leipziger Straße zwischen Bürgerstraße und Limbacher Straße

19 - B 95 Leipziger Straße zwischen Heidelberger Straße und Hausnr. 167

sollte im Rahmen der Planfeststellung zum Chemnitzer Modell die Begrünung des Straßenraums primär aus Gründen des Lärmschutzes und auch des Klimaschutzes sowie der Verhinderung von Hitzeinseln die Begrünung einen Stellenwert erhalten.

Berücksichtigung:

Die Forderung wird berücksichtigt. Die Stadtverwaltung bringt seit Beginn des Projektes entsprechende Anforderungen in die Planung ein.

5. Sachverhalt:

(2) Bei der Maßnahme A02 - B 95 Annaberger Straße zwischen Scheffelstraße und Erdmannsdorfer Straße ist die Machbarkeitsstudie im zuständigen Ausschuss und AGENDA-Beirat vorzustellen.

Berücksichtigung:

Die Ergebnisse der Studie werden zur Kenntnis gebracht.

Ordnungsnr. 15 Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie,
Stellungnahme vom 20.01.2025

1. Sachverhalt:

Aus dem Text geht die Differenzierung zwischen dem Ballungsraum Chemnitz mit erweiterten Kartierungspflichten (der nur einen Teil des Stadtgebietes umfasst) und den Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Ballungsraums nicht hervor. Insbesondere bei den Grundlagen und bei der Lärmkartierung ist diese Unterscheidung jedoch mit zu betrachten

Berücksichtigung:

In Ballungsräumen, wie der Stadt Chemnitz, besteht gemäß 34. BImSchV eine Kartierungspflicht für Straßen mit „erheblicher“ Lärmbelastung.

Der Text wird im Hinblick auf die Stadt Chemnitz als Ballungsraum aktualisiert, die Unterscheidung zwischen Pflichtnetz und erweiterter Kartierung entfällt.

2. Sachverhalt:

Auf einen grundlegenden Fehler in der Argumentation, der auch an anderer Stelle mehrfach bereits reklamiert wurde, möchte ich auch in Bezug auf den LAP Leipzig hinweisen: Ein Lärmaktionsplan wird für die Kommune erstellt, nicht für die im Rahmen der Lärmkartierung erstellten Straßen. Relevante Lärmprobleme außerhalb des kartierten Streckenumfangs können somit durchaus Gegenstand des LAP sein.

Berücksichtigung:

Der Lärmaktionsplan schließt die Bearbeitung weiterer Verkehrslärmprobleme nicht aus. Im Bedarfsfall werden dazu gesonderte Lärmberechnungen durchgeführt und anlassbezogene Maßnahmen ergriffen.

3. Sachverhalt:

An mehreren Stellen im Text werden die Möglichkeiten einer Förderung allgemein erwähnt. Aktuell bietet die Förderrichtlinie Stadtgrün, Lärm, Radon/2023 für Gemeinden mit geschlossenem LAP die Möglichkeit, sich Lärmschutzmaßnahmen fördern zu lassen. Maßnahmen mit einem größeren Finanzvolumen, die nach Teil A der FRL mit EFRE-Geldern gefördert werden sollen, müssen jedoch konkret im LAP benannt sein.

Berücksichtigung:

In den Lärmaktionsplan wird die Errichtung von Lärmschutzwänden in einer Kita an der Gustav-Freytag-Straße aufgenommen.

4. Sachverhalt:

Das aktuell noch unvollständige Kapitel 6 „Beteiligungsprozesse“ sollte im weiteren Fortgang noch aktualisiert werden

Berücksichtigung:

Das Kapitel Öffentlichkeitsbeteiligung wurde um Informationen zur öffentlichen Auslegung des Entwurfs ergänzt.

Ordnungsnr. 19 Eisenbahnbundesamt, Stellungnahme vom 22.01.2025

Sachverhalt:

Ich möchte darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen von Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm belastet sein können.

Berücksichtigung:

Neben der an einigen Stellen tatsächlich eingeschränkten Ruhewirkung ist ein weiteres Kriterium zur Bestimmung eines ruhigen Gebietes die Nutzung durch die Bürgerinnen und Bürger zu Erholungszwecken, da in diesen Gebieten auch flächige Ruhezeiten vorhanden sind. Die benannten ruhigen Gebiete sind deshalb insbesondere vor weiterer Verlärmung im Vergleich zum aktuellen Stand zu schützen.

b) Teilweise berücksichtigt werden die Anregungen von:

Ordnungsnr. 6 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 06.12.2024

Sachverhalt:

Eine extrem starke Lärmquelle stellt der Südring dar. Hier ist speziell der Bereich zwischen Kreuzung Bernsdorfer Straße und Zschopauer Straße zu benennen. Auf Grund der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 70km/h (die in der Regel fast keiner einhält) und dem seit letztem Jahr demontierten stationären Blitzer (beidseitig) und dem ständigen Transitverkehr (hier speziell der LKW-Verkehr) hat sich hier eine unzumutbare Lärmquelle ausgebildet. Ein Ziel der Stadt Chemnitz sollte es sein, den vorgenannten Bereich und damit die umliegende Anwohnerschaft der Stadtteile Bernsdorf, Reichenhain vor Lärm zu schützen. Prinzipiell sollte über den Südverbund in seiner Gesamtheit als Lärmquelle nachgedacht werden. Meines Wissens gibt es in der Stadt Chemnitz nicht eine einzige weitere Straße auf der 70km/h innerorts gefahren werden darf. Lösungen können kostengünstig, beispielsweise mit Tempo 50 "Lärmschutz" - Beschilderungen oder sogar ausgabendeckend durch Wiederinbetriebnahme von stationären Blitzern in o.g. Bereich sein.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Der Einwand wird insoweit berücksichtigt, dass die Verkehrsanlage Südring und deren Teilabschnitte regelmäßig in Stand gehalten bzw. Fahrbahnerneuerungen durchgeführt werden, um Lärmemissionen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen. In 2024 erfolgte die komplette Sanierung des in Rede stehenden Abschnittes.

Weitergehende Schallschutzmaßnahmen können im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht gewährt werden. Der Plan für den betroffenen Bereich des Südrings (Teil II, 2. Bauabschnitt von der Bernsdorfer Straße bis zur Augustusburger Straße) wurde mit Datum vom 22.08.2001 mit dem Planfeststellungsbeschluss Az.14-0513.26-97/23 festgestellt. Der Schallschutz wurde im Zuge der Planfeststellung für Tempo 70 ausgelegt. In diesem Zuge wurde die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung im Umfeld sichergestellt und entsprechende aktive und passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

Ordnungsnr. 7 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 06.12.2024

Sachverhalt:

Zum wiederholten Mal, diesmal der vierte Anlauf, rege ich dringend Bedarf für die Ernst-Enge-Straße an, die wegen der überaus zahlreichen Straßensperrungen in der Umgebung, aber auch schon vorher, von viel zu vielen Straßen befahren wird, weil es eine "beliebte Rennstrecke" vom Südring zur Yorkstraße und Dresdner Straße darstellt. Der Südring ist genehmigt, also sollte schnell gebaut werden. Es wird nicht mehr Geld, sondern noch viel weniger werden. Mein Vorschlag, Sperrung (der Ernst-Enge-Straße) für Lkw-Verkehr. Die Straße ist eine Anwohnersammelstraße und keine Durchgangsstraße, weder von der Breite noch den angeordneten und vielfach vor allem frühmorgens und nachts ignorierten 30 km/h. Wieso stehen die 'berühmten' grauen Kästen nicht einmal beim Kindergarten, wo schon zwei Kinder angefahren wurden? Auf jeden Fall können Lkw die Clausstraße und Carl-v.-Ossietzky-Straße zur Anlieferung beim Gablenzcenter benutzen. Die Müllabfuhr und Bus bekommen Ausnahmen. Vielleicht passiert jetzt endlich was.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Der Straßenabschnitt Ernst-Enge-Straße wurde aufgrund relativ geringer Lärmbelastung (kleiner als der Schwellenwert von 55 dB(A) nachts) nicht in die Schwerpunktbetrachtung aufgenommen. Die generellen Hinweise zur Verkehrsraumgestaltung sowie zur ÖPNV-Förderung wurden geprüft. Im Bereich des Kindergartens wurden Gehwegvorsprünge errichtet, um den Fahrbahnquerschnitt zu verjüngen, die Fahrgeschwindigkeit wurde auf maximal 30 km/h begrenzt und somit eine erhöhte Sicherheit beim Überqueren der Straße gewährleistet. Darüber hinaus sind Fußgängerüberwege und weitere Gehwegvorsprünge vorhanden, um die Querbarkeit im gesamten Straßenzug zu gewährleisten. Der Hinweis bzgl. potentiell erhöhter Fahrgeschwindigkeiten wird an den Vollzug weitergegeben. Weitere Maßnahmen zur Begrenzung des Verkehrs sind nicht angezeigt.

Ordnungsnr. 16	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 24.01.2025
Ordnungsnr. 17	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 18	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 20	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 22	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025
Ordnungsnr. 24	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025 (nur Stelzendorf)
Ordnungsnr. 29	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025 (nur Stelzendorf)
Ordnungsnr. 31	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 32	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025 (nur Stelzendorf)
Ordnungsnr. 33	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025 (nur Stelzendorf)
Ordnungsnr. 34	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 31.01.2025
Ordnungsnr. 36	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025 (Sachverhalt 1 teilweise für Gebiet Bahnstraße und 2)

1. Sachverhalt:

Obwohl bereits die vorhandene Lärmkartierung ausreichend eine Aufnahme von Stelzendorf bzw. Schönau/Schönauer Siedlung bzw. Bahnstraße in den Lärmaktionsplan begründet, muss bemerkt werden, dass die Lärmkartierung für das Gebiet Stelzendorf als teilweise unrealistisch erscheint und die tatsächliche Lärmbelastung noch höher ausfällt, da die allgemeine Berechnungsgrundlage bereits Fehler aufweist, die hier nicht berücksichtigt wurden. Die Hauptquelle für den Lärmeintrag ist die Autobahn A72. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der A72 im Bereich zwischen Zwickauer Straße und Stadtrand Richtung Zwickau ist falsch angegeben (Lärmaktionsplan Seite 47). Die Begrenzung auf 100 km/h vom Anschluss Rottluff Richtung Zwickau ist aufgehoben. Es gibt keine Geschwindigkeitsbegrenzung bis Abfahrt Stollberg. In der Gegenrichtung gilt 120 km/h vom Anschluss Stollberg bis Chemnitz Süd.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Die Geschwindigkeit wurde im Lärmaktionsplan korrigiert, da eine Geschwindigkeit von 120 bzw. 130 km/h für Pkw mit höheren Lärmimmissionen einhergeht als 100 km/h. Diese Korrektur hat jedoch keine Auswirkungen auf den Lärmschutz, da dieser entlang der A 72 für 130 km/h ausgelegt ist.

2. Sachverhalt:

Lärmeintrag windrichtungsabhängig: Das Gebiet Stelzendorf ist hauptsächlich durch den Lärmeintrag von der Autobahn in Abhängigkeit der Windrichtung betroffen. Die Autobahn liegt im Westen des Ortsteils, so dass die vorherrschende Windrichtung aus West/Südwest hauptsächlich für den Lärmeintrag verantwortlich ist. Jedoch auch Wind aus Richtung Nordwest ist für einen hohen Lärmeintrag an anderen Tagen verantwortlich.

In keiner der beiden Hauptwindrichtungen gibt es einen entsprechenden aktiven Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwand).

- Gerade auf Höhe des Neefeparks existiert keinerlei Lärmschutzwand. Da die Gebäude des Neefeparks weder hoch genug sind, noch nahe genug an der Lärmquelle stehen, entsteht zwar der Effekt, dass im Bereich des Neefeparks entlang des Gebäudes der Lärmpegel gedämpft wird, jedoch in Richtung des Stadtteils Stelzendorf darüber hinweg getragen wird.
- Nach der Autobahnbrücke auf Höhe Jagdschänkenstraße in Richtung Stollberg gibt es keine Lärmschutzwand. Von diesem Abschnitt erfolgt jedoch ein hoher Lärmeintrag bei südwestlichem und westlichem Wind.
- Bei nordwestlichem Wind erfolgt ein hoher Lärmeintrag über die freiliegende Autobahn vom Ende der Lärmschutzwand (Höhe Höckericht-Gut/Zwickauer Str.) in Richtung Zwickau.
- Bei der Erweiterung der Ausfahrtspur aus dem Neefepark wurden keine Lärmschutzwände errichtet, es gibt ein temporäres Tempolimit auf 50 km/h, welches dauerhaft beibehalten werden sollte.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Im Rahmen der Planungen zur Verlängerung der Auffahrtspur aus dem Neefepark wurde eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen, inwieweit es durch diesen erheblichen baulichen Eingriff zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung kommt und ob sich daraus gegebenenfalls Ansprüche auf Lärmschutz für schutzbedürftige Bebauung ableiten. Die Untersuchung wurde auf der Grundlage der seinerzeit vorgegebenen Berechnungsvorschrift RLS 90 durchgeführt und kam zum Ergebnis, dass die Kriterien für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV nicht erfüllt sind, weshalb ein rechtlicher Anspruch Betroffener auf Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen nicht besteht. Es wurde jedoch im Rahmen der Fahrbahnerneuerung auf der Neefestraße in Chemnitz zwischen Überflieger und Brücke über den Radweg beidseitig ein lärmindernder Belag aufgebracht.

Ordnungsnr. 35 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025

1. Sachverhalt:

Noch eine Frage zu Steckbrief 29 (Weststraße): Obwohl hier 4 Stadtbuslinien verkehren spielt die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des ÖPNV offensichtlich keine Rolle. Wieso? Die Haltestellenentfernungen sind nicht drastisch kürzer als auf der Bornaer Str. „Zu beachten sind eventuelle Auswirkungen auf den Linienbusverkehr, der jedoch aufgrund der relativ geringen Haltestellen-Abstände ggf. nur unmaßgeblich betroffen ist.“

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Auf dem Abschnitt des Lärmschwerpunktes 29 mit einer Länge von ca. 1,0 km liegen je nach Richtung 3 bzw. 4 Haltestellen. Dies entspricht einem durchschnittlichen Abstand von ca. 250 bis 330 m. Im östlichen Bereich befindet sich bereits ein Abschnitt von 130 m mit Tempo 30 tagsüber (Kita). Zudem verläuft ein Teil der Buslinien nur abschnittsweise auf der Strecke. Es wird vorgeschlagen, Tempo 30 ganztags und, wenn das negativ ausfällt, Tempo 30 nachts ergebnisoffen zu prüfen.

2. Sachverhalt:

Weiterhin sollten im Rahmen des Lärmaktionsplanes folgende Punkte aufgenommen werden:

Vorgabe der schalltechnisch günstigen Variante der Bündelung von Verkehrswegen („Lärm zu Lärm“). Dies bedeutet, dass bei Straßen- und Schienenwegeplanungen bestehende Lärmquellen berücksichtigt werden sollten. Trassen künftiger Verkehrswege sollten so ggf. entlang schon bestehender Schallquellen angeordnet werden. Dies erhöht im Bereich des vorhandenen Verkehrsweges die Lärmbelastung oft nur unwesentlich und vermeidet die Verlärmung bislang unbelasteter Gebiete.

(s. auch <https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/>)

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Das Grundprinzip der Bündelung von Trassen verschiedener Verkehrsträger ist generell zu unterstützen. Zur Vereinfachung baurechtlicher Verfahren sowie Kostenminimierung liegt dessen Beachtung beim Neubau i.d.R. auch im Interesse des Bauträgers. Bei Maßnahmen im Bestand können die erforderlichen Verfahren jedoch ggf. deutlich aufwendiger und somit kostenintensiver werden. Eine pauschale Festlegung wird daher nicht empfohlen.

Ordnungsnr. 36	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 37	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 31.01.2025
Ordnungsnr. 38	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 31.01.2025
Ordnungsnr. 39	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 31.01.2025

Sachverhalt:

Die Hauptquelle für den Lärmeintrag in Schönau bildet die Nutzung der Wohngebietsstraßen Bahnstraße/Nauwerckstraße als „quasi“ Verlängerung des Südverbundes bzw. Durchgangsverbindung zur Zwickauer Straße. Ziel lt. Pressemitteilung Nr. 162 vom 17.03.2022 der Stadt Chemnitz ist es, Zitat: „Ein zentrales Ziel bei der Ausarbeitung entsprechender Vorschläge ist, dass quartiersfremder Durchgangsverkehr weitgehend unterbunden werden soll, um die angrenzenden Wohnbauflächen von verkehrsbedingten Immissionen zu entlasten.“ Hiermit fordern wir die "quasi Verbindung Südverbund Teil III" unserer Wohngebietsstraße in den Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz aufzunehmen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Die Verbindung Bahnstraße/Stelzendorfer Straße ist eine gewidmete Straße und zur Nutzung durch die Allgemeinheit bestimmt. Die Verkehrsbelastung entspricht der Bedeutung als Sammelstraße und stellt sich verkehrsplanerisch als unkritisch dar. Die Aufgabe des Projektes "Südverbund III" wurde durch den Stadtrat beschlossen, da das Projekt nicht mehr erforderlich ist. Die relevanten Verkehre werden über die Jänickestraße, die A 72 und die Jagdschänkenstraße abgewickelt. Die Einwendung wird dahingehend berücksichtigt, dass der Durchgangsverkehr in 2025 aktuell ermittelt wird. Im Bedarfsfall erfolgt nachgelagert eine Diskussion geeigneter Maßnahmen.

Ordnungsnr. 36	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
----------------	--

Sachverhalt:

Gefordert wird eine wirksame Verhinderung des illegalen Lkw-Durchgangsverkehrs im Bereich Bahnstraße, der trotz entsprechendem Verbotsschild erfolgt.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Der Einwand kann fachplanerisch so nicht bestätigt werden, wird aber dahingehend berücksichtigt, dass er dem für die Verkehrsüberwachung zuständigen Ordnungsamt zugeleitet wird.

Ordnungsnr. 9 Wohnungsgenossenschaft Chemnitz Helbersdorf eG, Stellungnahme
vom 09.12.2024

Sachverhalt:

Der Lärmaktionsplan 2024 ist auf die Evaluierung bisheriger Maßnahmen und Prüfung neuer weiterer Lärminderungsmaßnahmen erstellt worden. Deutliches Ziel der Stadt Chemnitz ist dabei vorrangig die Senkung der nächtlichen Lärmpegel unterhalb der Werte $L_{\text{NIGHT}} = 55$ dB(A) zu erreichen (siehe Punkt 1.2). Dem schließen wir uns grundsätzlich an und fordern daher die Errichtung geeigneter Lärmschutzwände auf dem Südring zwischen der Markersdorfer Straße bis Helbersdorfer Straße sowie der Helbersdorfer Straße bis Straße Usti nad Labem. Der auf dem Südring zunehmende Lärm bzw. Schmutzabrieb und die damit verbundenen Beeinträchtigungen der rd. 5.000 Anwohner sind auf den stark anwachsenden grenzüberschreitenden Schwerlastverkehr aus der Tschechischen Republik zurückzuführen. Laut Landesverkehrsplan Sachsen 2030 wird gegenüber dem Jahr 2010 mit einer Steigerung um weitere 56 Prozent zur Ist - Situation gerechnet. In 2020 brachten die Anwohner über unsere Wohnungsgenossenschaft eine entsprechende Petition zur Einleitung von Lärmschutzmaßnahmen vor Ort ein. Die beschlossene Studie für eine innovative Lärmschutzwand wurde bis dto. nach unserem Kenntnisstand nicht realisiert bzw. diskutiert. Über die Verauslagung von finanziellen Mitteln zu Erstellung von Studien durch unabhängige Anbieter können wir als Genossenschaft kurzfristig entscheiden. Wir bitten Sie daher den Handlungsbedarf dahingehend zu modifizieren, dass die Umsetzung einer Studie mit anschließender baulicher Realisierung der Lärmschutzwand durch die Stadt Chemnitz im Interesse der überwiegend langjährigen Bewohner des Chemnitzer Stadtteils Helbersdorf, welche bis dto. keinerlei bauliche Schutzanlagen erhalten haben, erfolgen kann. Für zielführende Gespräche stehen wir gern zur Verfügung.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird dahingehend berücksichtigt, dass die Errichtung einer Lärmschutzwand weiter betrachtet wird.

Begründung:

Der o. g. Abschnitt des Südrings wurde damit einer detaillierten Prüfung unterzogen. In diesen Kontext wurden bisher folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Anordnung von Tempo 50,
- teilweise Aufbringung von lärmoptimierten Asphalt.

Die vereinbarten Untersuchungen wurden von der Stadtverwaltung Chemnitz durchgeführt.

- Schallimmissionsprognose zur Wirksamkeit einer Schallschutzwand von 4 m bzw.
- 5 m Höhe,
- Studie mit Vorplanungscharakter zu einer Lärmschutzwand Südring zwischen Helbersdorfer Straße und Straße Usti nad Labem mit Berücksichtigung erforderlicher Gehölzfällungen und Kostenschätzung,
- Betrachtung einer Schallschutzwand mit teilweiser Überkragung sowie einer Tunnellösung, was jedoch aus Kostengründen verworfen werden musste,
- Untersuchung alternativer Schallschutzlösungen durch Diffraktion, die unter Einbeziehung von Sachverständigen geprüft und als für den Südring ungeeignet verworfen werden mussten (Höhe der Wohnbebauung).

Im Ergebnis wird Maßnahme T 4 aufgenommen, wonach die Stadtverwaltung beauftragt wird, eine Lösung zur mittelfristigen Finanzierbarkeit einer Lärmschutzmaßnahme, beispielsweise einer Lärmschutzwand, unter Beteiligung der betroffenen Wohnungsunternehmen zu erarbeiten. Ein Beschluss zur baulichen Realisierung kann jedoch derzeit wegen fehlender Haushaltsmittel nicht gefasst werden, sondern muss - wenn die Finanzierung geklärt ist - gesondert erfolgen. Zudem muss beachtet werden, dass ggf. ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Der Anstrich „Südring“ wird dafür bei der Maßnahme T 1 Einsatz lärmarmen Beläge gestrichen.

Ordnungsnr. 11 LASuV, NL Zschopau, Stellungnahme vom 09.01.2025

Sachverhalt:

Die Betroffenenanzahlen für Chemnitz unter Punkt 2.2 stimmen nicht mit der auf der Internetseite des Fachbereichs Lärm- LUIS-Landwirtschaft- und Umweltinformationssystem für Geodaten - sachsen.de überein. Eine Übereinstimmung mit Grafik 3 im Entwurf des Lärmaktionsplanes besteht nicht. Die Daten können unter folgenden Link abgerufen werden: Fachbereich Lärm und Lärmschutz - LUIS - Landwirtschaft- und Umweltinformationssystem für Geodaten - sachsen.de (Angaben beziehen sich ausschließlich auf das nach § 47 c BImSchG zu kartierende Pflichtnetz, auf Wunsch einzelner Gemeinden zusätzlich untersuchte Straßen sind nicht enthalten).

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Es erfolgt eine entsprechende Klarstellung: Im Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz wurden unter Punkt 2.2 die Betroffenheitszahlen aufgeführt, die aus allen kartierten Straßenabschnitten mit Verkehrsmengen ab 3.000 Kfz/ 24h resultieren. Diese Darstellung wird jedoch beibehalten, da sie für die Lärmaktionsplanung der Stadt Chemnitz relevant ist.

Ordnungsnr. 14 AGENDA-Beirat in der Sitzung vom 07.01.2025 sowie Stellungnahme vom 31.01.2025

1. Sachverhalt:

Anlagen/Maßnahmen Anlage 4 Seite 59ff - Ansätze zur Lärminderung / 1.2 Geschwindigkeitsreduktion nachts - Tempo 30 nachts prüfen:

- 1 B 95 Annaberger Straße zwischen Moritzstraße und Apollostraße
- 3 Augustusburger Straße zwischen Bahnhofstraße und Rembrandtstraße
- 4 B 173 Bahnhofstraße zwischen Theaterstraße und Annaberger Straße
- 7 Bernsdorfer Straße zwischen Eisenbahntrasse und Lutherstraße
- 8 Bernsdorfer Straße zwischen Senefelder Straße und Wartburgstraße
- 9 Blankenauer Straße zwischen Emilienstraße und Müllerstraße
- 12 Clausstraße zwischen Zschopauer Straße und Augustusburger Straße
- 13 B 169 Frankenberger Straße zwischen Glösaer Straße und Lichtenauer Straße
- 16 Gustav-Freytag-Straße/Bernsbachplatz/Ritterstraße zwischen Annaberger Straße und Zschopauer Straße
- 18 B 95 Leipziger Straße zwischen Bürgerstraße und Limbacher Straße
- 19 B 95 Leipziger Straße zwischen Heidelberger Straße und Hausnr. 167
- 20 Limbacher Straße zwischen Reichsstraße und Kalkstraße
- 22 Mühlenstraße zwischen Müllerstraße und Brückenstraße
- 23 B 107 Müllerstraße/ August-Bebel-Straße zwischen Hauboldstraße und Eisenbahntrasse
- 25 Reichenhainer Straße zwischen Bernsbachplatz und Südbahnstraße

- 26 B 95 Reichsstraße zwischen Limbacher Straße und Zwickauer Straße
- 27 Theaterstraße zwischen Bahnhofstraße und Mühlenstraße
- 28 Wartburgstraße zwischen Bernsdorfer Straße und Carl-von-Ossietzky-Straße
- 30 Yorckstraße zwischen Heinrich-Schütz-Straße bis Augustusburger Straße
- 32 B 174 Zschopauer Straße zwischen Moritzstraße und Lutherstraße (Teil Nord)
- A01 B 95 Annaberger Straße zwischen südlicher Schulstraße und Riemenschneiderstraße
- A03 Augustusburger Straße zwischen Mosenstraße und Yorckstraße
- A07 Hofer Straße Ortslage Mittelbach
- A08 B 95 Leipziger Straße zwischen Wittgensdorfer Straße und Hausnr. 122
- A12 B 169/ B 173 Zwickauer Straße zwischen Reichsstraße und Falkeplatz (Nr. 32a)
- A13 B 169/ B 173 Zwickauer Straße zwischen Oberfrohnauer Straße und Gustav-Wünsch-Straße

Bewertung: zu inkonkret

Änderungsvorschlag: (1) Eine Priorisierung der Maßnahmen ist notwendig.

(2) Eine Prüfung sollte bis zum 31.12.2026 erfolgen. Die Terminierung der einzelnen Maßnahmen ist dem zuständigen Ausschuss in der Beschlussvorlage bis 30.09.2025 mit Vorberatung im AGENDA-Beirat vorzulegen. Zeitliche Verschiebungen in 2027 sind zu begründen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Die Prüfung bedarf u. a. weiterer Lärmberechnungen und wird im Rahmen verfügbarer Personal- und Zeitressourcen einschließlich der Beachtung anderer Aufgaben erfolgen. Erst nach erfolgter Prüfung steht fest, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung zulässig und damit umsetzbar ist. Eine Beschlussvorlage ist nicht erforderlich, da es sich bei Anordnung von Tempo 30 um eine Verwaltungsentscheidung der Unteren Verkehrsbehörde handelt. Ein Abschlussstermin kann aus aktueller Sicht nicht benannt werden. Im Übrigen ist für derartig umfassende Verkehrseinschränkungen ein grundlegendes verkehrspolitisches Mandat wichtig, um die Umsetzung der Maßnahmen im gesellschaftlichen Einverständnis zu realisieren.

Ein ausführlicher Bericht zum Umsetzungsstand des Lärmaktionsplanes Stufe 4 ist regulär mit Stufe 5 im Jahr 2029 vorgesehen. Zwischenberichte können jeweils zum 1. Dezember im Ratsinformationssystem erfolgen.

Für folgende Maßnahmen

- 5 Barbarossastraße zwischen Zwickauer Straße und Limbacher Straße
- 6 Bergstraße zwischen Leipziger Straße und Schloßteichstraße
- 15 Fürstenstraße zwischen Dresdner Straße und Würzburger Straße
- 29 Weststraße zwischen Ulmenstraße und Kaßbergstraße
- A04 Bornaer Straße zwischen Leipziger Straße und Wittgensdorfer Straße
- A05 Bornaer Straße zwischen Wittgensdorfer Straße und Blankenburgstraße
- A09 Lützowstraße zwischen Kappler Drehe und Stollberger Straße

ist ein temporäres Tempo 30 zwingend für Fahrzeuge über 2,8 t zeitnah umsetzen und auch ordnungstechnisch durchzusetzen (max. bis 30.06.2025). Parallel ist eine Terminierung für die Überprüfung tagsüber noch in 2025 festsetzen, wobei der zuständige Ausschuss und der AGENDA-Beirat zu informieren sind.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Die Prüfung wird umgehend, jedoch im Rahmen verfügbarer Personal- und Zeitressourcen und unter Beachtung anderer Aufgaben erfolgen.

Erst daraus ergibt sich, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung gerechtfertigt und damit umsetzbar ist. Ein Abschlusstermin kann deshalb nicht benannt werden. Zwischenberichte können jeweils zum 1. Dezember im Ratsinformationssystem erfolgen. Im Übrigen ist für derartig umfassende Verkehrseinschränkungen ein grundlegendes verkehrspolitisches Mandat wichtig, um die Umsetzung der Maßnahmen im gesellschaftlichen Einverständnis zu realisieren.

Ordnungsnr. 40 Bürgerplattform Chemnitz-West, Stellungnahme vom 31.01.2025

Sachverhalt

Tempo 30 in der Nacht: Die Mitglieder der Bürgerplattform äußern Bedenken hinsichtlich der vorgeschlagenen Lärmreduktionsmaßnahme, die die Einführung von Tempo 30 in der Nacht auf den großen Hauptverkehrsadern vorsieht. Diese Vorschläge betreffen im Stadtgebiet Mitte-West die Blankenauer Straße (Schwerpunkt 9), Leipziger Straße (Schwerpunkt 18), Limbacher Straße (Schwerpunkt 20), Müllerstraße (Schwerpunkt 23) und Reichsstraße (Schwerpunkt 26). Die Maßnahme wird als wenig verkehrsfreundlich eingeschätzt und könnte auf Widerstand bei den Kfz-Verkehrsteilnehmern stoßen. Wir bitten daher zu prüfen, ob durch intelligente Verkehrsleitführung Lärm vermieden werden kann, beispielsweise durch Reduzierung von Halte- und Anfahrvorgängen an Kreuzungen. Könnte das Abschalten bestimmter Ampelanlagen oder die bedarfsgerechte Schaltung für Fußgänger in der Nacht ebenfalls zur Lärmreduktion beitragen?

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Grundsätzlich ist es Aufgabe eines Lärmaktionsplanes, Maßnahmen gegen erheblich belästigenden oder sogar gesundheitsgefährdenden Umgebungslärm zu prüfen, da die menschliche Gesundheit ein hohes Schutzgut darstellt. Insofern wurde ein einheitliches Prüfraster erstellt und auf alle Lärmschwerpunkte gleichermaßen angewendet, welches alle denkbaren Lärmschutzmaßnahmen beinhaltet. Bei den in den Steckbriefen gekennzeichneten Maßnahmenvorschlägen, welche auf den jeweiligen Lärmschwerpunkt überhaupt zutreffen, handelt es sich nicht um Festlegungen, sondern um Prüfaufträge, welche ein eigenes verwaltungsrechtliches Verfahren erfordern und nicht zwingend zu einer Anordnung von Tempo 30 führen werden. Dies wäre nur dann der Fall, wenn damit eine signifikante Lärmreduzierung (ab ca. 3 dB) erzielt wird und alle weiteren Anforderungen der StVO erfüllt werden. Die verkehrliche Bedeutung der Straßen spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Hinsichtlich intelligenter Verkehrsleitführung ist Folgendes festzustellen. Grundsätzlich ergeben sich (theoretisch) Potenziale, Verkehrsströme mit intelligenten Verkehrssystemen (IVS) besser zu organisieren. Ob damit in hinreichend großer Anzahl Anfahr- und Bremsvorgänge vermieden werden können, um gegebenenfalls eine wahrnehmbare Lärminderung zu erreichen, kann nicht gewährleistet werden.

Im innerstädtischen Hauptverkehrsnetz werden Lichtsignalanlagen zumeist bereits koordiniert („Grüne Welle“). Die Koordinierung ist dabei im Regelfall nur in eine Fahrtrichtung auf der vorrangigen Achse möglich, also für eine Knotenpunktzufahrt. Die restlichen Zufahrten verzeichnen zusätzliche Halte- und Anfahrvorgänge. Das Lärminderungspotential ist somit generell gering (< 1 dB). Die Nachtabschaltung von LSA kommt häufig aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht. Dies liegt an teils erhöhten Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs bei „freier Fahrt“ in der Hauptrichtung sowie der entfallenden Sicherung aller querenden Verkehre. Das Verkehrs- und Tiefbauamt prüft regelmäßig das Erfordernis, Lichtsignalanlagen (Ampeln) auch in den Nachtstunden zu betreiben. Wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich ist, werden Ampeln rund um die Uhr betrieben. Anderenfalls werden Nachtabschaltungen (bereits) umgesetzt.

c) Nicht berücksichtigt werden die Anregungen von:

Ordnungsnr. 1 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 05.12.2024

1. Sachverhalt:

Das Thema mit der Lärmbelästigung durch die neue B174 ist Ihnen sicher nicht neu! Die Lärmschutzwand am Ortseingang Chemnitz bis Kleinolbersdorf wurde zum damaligen Zeitpunkt falsch geplant und hier wurde seitens der Stadt bei den letzten Bürgergesprächen Nachbesserung versprochen. Bis heute ist hier leider nichts passiert, weshalb Sie hier trotz Einsparmaßnahmen dringend nachbessern sollten. Die herabgesetzte Höchstgeschwindigkeit für LKW's auf 60km/h wird permanent ignoriert! Hier hilft nur eine verbesserte Lärmschutzwand! Bitte beachten Sie diese Situation bei Ihren nächsten Planungen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Das Vorhaben wurde mittels Planfeststellungsbeschluss in Zuständigkeit der Landesdirektion Sachsen (LDS) genehmigt. Aufgrund von Fehlern bei Lärmschutz erfolgten entsprechende Nachbesserungen, welche im Rahmen der 2. Planänderung mit Planfeststellungsbeschluss der LDS vom 7. März 2024 gemäß § 17 Satz 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und § 74 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) genehmigt worden sind. Der Beschluss wurde vom 06. bis einschließlich 21. Mai 2024 öffentlich ausgelegt. Da das Vorhaben der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) unterliegt, sind die gesetzlichen Grenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) tags sowie 49 dB(A) nachts einzuhalten. Passiver Schallschutz gemäß § 41 BImSchG ist nur zulässig, soweit aktiver Schallschutz nicht möglich oder die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Das nunmehr planfestgestellte, ergänzte Lärmschutzkonzept sieht entsprechend der 2. Planänderung die Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Bereich der Altenhainer Dorfstraße vor. Während die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber insgesamt eingehalten werden, werden sie nachts an 16 Gebäuden überschritten. Die Eigentümer dieser Gebäude haben demnach Anspruch auf ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen, in der Regel auf Lärmschutzfenster. Die Zuständigkeit liegt hier bei der LD Sachsen als verfahrensführende Behörde. Daraus folgt, dass der Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz keine Grundlage für zusätzlichen Schallschutz bietet.

Ordnungsnr. 3 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 05.12.2024

1. Sachverhalt:

Ich wohne in der Großplatte gegenüber dem Südring an der Cervantesstraße und Endstelle der Straßenbahnlinie Nr. 5. Hier gibt es gleich drei Lärmquellen auf einmal. Zum einen die fast rund um die Uhr aus- und einfahrenden Straßenbahnen (zu den Wartungshallen), ...

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Straßenbahnlinie verursacht am genannten Wohngebäude keinen Lärm über 45 dB(A) nachts bzw. 50 dB(A) für den Ganztagspegel. Damit sind sogar die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten.

2. Sachverhalt:

... dann die Straße zum CVAG Gelände sowie Busendstelle.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Aus Sicht der Lärminderung besteht kein Handlungsbedarf. Weder die Zufahrtsstraße zur CVAG noch die Buswendeschleife verursachen aufgrund der geringen Verkehrsbelegung keinen Verkehrslärm oberhalb der Schwellenwerte für die Lärminderung.

3. Sachverhalt:

Aber am allerschlimmsten ist der Geräuschpegel vom Südring auf dem inzwischen ein Verkehr wie auf der Autobahn, ja teilweise noch schlimmer, herrscht. Während es hier einseitig einen Schallschutz für Anwohner Adelsberg gibt, ist nach unserer Seite (Carl-von-Ossietzky-Straße) keinerlei Schallschutz existent. Ich wohne im 8.Stock der Großplatte und bekanntlich ist da der Lärm größer, als weiter unten (Physik!) Ohne Ohrenschutzmaßnahmen wäre hier an Schlaf nicht zu denken!! Aber auch tagsüber und bei offenen Fenstern ist es schwer auszuhalten auch die Balkonnutzung im Sommer nervt total. Leider kommt für mich ein Umzug aus finanziellen Gründen nicht in Frage. Also: LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN!!!

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Plan für den betroffenen Bereich des Südrings (Teil II, 2. Bauabschnitt von der Bernsdorfer Straße bis zur Augustusburger Straße) wurde mit Datum vom 22.08.2001 mit dem Planfeststellungsbeschluss Az.14-0513.26-97/23 festgestellt. In diesem Zuge wurde die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Umfeld sichergestellt und entsprechende aktive und - wo dies nicht möglich war - passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt. Darüber hinaus gehenden Schallschutzmaßnahmen können im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht gewährt werden bzw. sind auch nicht möglich.

Ordnungsnr. 4 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 06.12.2024

Sachverhalt:

Unser Vorschlag ist eigentlich ganz einfach. Die Klaffenbacher Straße in Harthau komplett als 30-er Zone machen. Es sind Kurven, ein Pflegeheim, Einfahrt in ein kleines Center, Gartenanlage, Brücke sowie momentan noch eine Baustelle. Bei dieser Baustelle ist nicht nachvollziehbar, warum da keine geringere Geschwindigkeit als 50 angegeben ist. Man muss in Richtung Klaffenbach/Neukirchen teilweise auf dem Fußweg fahren. Richtung Annaberger Straße ist die Abgrenzung sehr weit in die Straße versetzt. Hinzu kommt die S-Kurve bei der Brücke, unmittelbar im Anschluss an die Baustelle (bzw. Anfang). Fazit: Aus unserer Sicht ist eine einfache Lösung, die beiden 50-iger Schilder beim Pflegeheim (Ende bzw. etwas versetzt) abzunehmen. Somit entsteht automatisch eine 30-iger Zone: ohne Mehraufwand. Dann benötigt man nur noch 2 Schilder mit 30 als Begrenzung. Diese müssen nur nach der Kreuzung Annaberger Straße/Klaffenbacher Straße sowie Würschnitztalstraße/Abzweig nach Klaffenbach angebracht werden. Ebenso sind einige Parteien sowieso in den Städten für eine 30-iger Zone/Geschwindigkeitsbegrenzung. Dies sollte auch mit berücksichtigt werden.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Eine linienhafte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist unter Beachtung der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift nicht möglich, da die erforderlichen Genehmigungsgründe nicht über die gesamte Länge der Straße vorliegen.

Gleichermaßen kann die Klaffenbacher Straße aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung (Vorrangstraße im Nebennetz) nicht Bestandteil einer Tempo-30-Zone werden.

Ordnungsnr. 5 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 06.12.2024

Sachverhalt:

Für eine Mitgestaltung des "Aktionsplanes - Lärm in Chemnitz" möchte ich auf den Verkehr und Lärm der Kalkstraße verweisen - in der Höhe Abzweig von der Oberfrohnauer Straße auf die Kalkstraße. Dort befindet sich ein Wohngebiet. Dazu kommt noch der Lärm der Autobahn in dieser Gegend.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Abschnitt des Autobahnzubringers Kalkstraße in Chemnitz zwischen Limbacher Straße und Oberfrohnauer Straße wurde im Jahr 2002 planfestgestellt. In diesem Zuge wurde die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Umfeld sichergestellt und entsprechende Schallschutzmaßnahmen umgesetzt. Auch im Umfeld der A 72 wurden Lärmvorsorgemaßnahmen nach der 16. BImSchV umgesetzt. Darüber hinaus gehende Ansprüche bestehen im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht.

Ordnungsnr. 10 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 12.12.2024

1. Sachverhalt:

Als Eigentümer des Einfamilienhauses Zschopauer Str. 226, welches sich bzgl. der geplanten Lärmreduzierungsmaßnahmen im o.g. Bereich befindet, erhebe ich hiermit Einwendungen zu den geplanten Maßnahmen. Die geplanten Maßnahmen sind nicht ausreichend, um den Lärm nachhaltig zu reduzieren und müssen um weitere Maßnahmen ergänzt werden. Der o.g. Straßenabschnitt wird täglich von mehreren Tausenden Fahrzeugen frequentiert, was bei dem eingebauten Straßenbelag und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer erheblichen Lärmbelastung führt. Um nachhaltig eine Lärmreduzierung zu erreichen sind aus meiner Sicht folgende Maßnahmen im Abschnitt zwischen Hausnummer 216 und 230 erforderlich:

- Erhebung reeller Fahrgeschwindigkeiten
- Tempo 30 ganztags prüfen, Tempo 30 nachts unumgänglich
- Zusätzliche Verkehrsinsel zur Förderung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Möglichkeit der Straßenüberquerung
- Verbreiterung rechtsseitiger Fuß/Radweg stadtauswärts
- Kurzfristiger Einbau von lärmmindernder Farbbahnbelag

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der betroffene Straßenabschnitt wird in Steckbrief 32 – B 174 Zschopauer Straße zwischen Lutherstraße und Hausnr. 230 (Teil Süd) behandelt. Der Steckbrief wies ursprünglich fehlerhafte Angaben zu den Verkehrsmengen auf, diese wurden korrigiert. Für den Abschnitt werden drei Prüfaufträge gelistet: Geschwindigkeitsreduktion nachts, durchgängige Radverkehrsanlagen und der Einbau eines innerorts lärmmindernden Fahrbahnbelages. Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass die Zschopauer Straße als wesentlicher Bestandteil des Verkehrssystems Chemnitz dazu bestimmt ist, große Verkehrsmengen aufzunehmen. Die Fahrbahnoberfläche weist in diesem Bereich einen guten Zustand auf.

Tempo 30 ganztags ist aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der B 174 in Verbindung mit potentiellen Verkehrsverlagerungen in die Wohngebiete des Nebennetzes nicht zu empfehlen. Darüber hinaus steht am Knotenpunkt Zschopauer Straße/Pappelstraße eine gesicherte Quermöglichkeit zur Verfügung. Der erforderliche Umweg ist zumutbar. Weitere Maßnahmen sind damit aktuell nicht angezeigt.

2. Sachverhalt:

Neben den zwingend erforderlichen Lärmschutz führen die von mir genannten Maßnahmen zusätzlich zu einer dtl. Erhöhung der Sicherheit. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer bestehen in diesem Bereich erhebliche Gefahren. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite (beginnend Hausnummer 224) und im weiteren stadtauswärtsverlaufenden Abschnitt beidseitig, schließt sich ein hochfrequentiertes Gewerbegebiet (Hellweg, Ladepunkte, Aral-Shop, Gartenmarkt, Aldi und weitere) an. Viele Fußgänger versuchen im Zuge ihrer Erledigungen nach dem Abparken ihres Fahrzeugs die Straße in beide Richtungen zu überqueren. Immer wieder kommt es zu extrem gefährlichen Situationen, da Fußgänger aufgrund fehlender Schutzmaßnahmen und der aktuell geltenden Höchstgeschwindigkeiten die Straße nicht sicher überqueren können. Sie überqueren eine Fahrbahn und stehen danach länger mittig auf der Straße bevor sie die andere Fahrbahn auch überqueren können. Gleichzeitig sind die Radfahrer erheblichen Gefahren ausgesetzt, da zusätzlich durch die Frequentierung der beidseitigen Ab- und Auffahrten in das Gewerbegebiet nicht unerhebliche Gefährdungen entstehen. Zusätzlich ist der stadtauswärtsführende Rad- und Gehweg zu schmal um von Fußgängern und Radfahrern gleichzeitig benutzt zu werden zumal, der Auto- und Lkw-Verkehr mit der aktuell gültigen Höchstgeschwindigkeit in zu geringem Abstand vorbeifließt. Tagtäglich sehe ich diese Gefahrensituationen im o.g. Bereich, am 27.10.24 endete es sogar in einem schweren Verkehrsunfall in Höhe Hausnummer 230. Die o.g. Maßnahmen, insbesondere die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ganztags auf 30 km/h, würde somit nicht nur zu einer deutlichen Lärmentlastung führen, sondern auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in diesem sensiblen Bereich enorm verbessern.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Verkehrszählungen aus dem Jahr 2021 (Zschopauer Straße, Höhe Baumarkt) ergaben ein DTV von 21.328 Kfz/d mit einem Schwerverkehr von 481 Kfz/d. Dies entspricht einem Schwerverkehrsanteil von 2,26 % und ist als unkritisch zu bewerten. Gemeinsam mit der Polizeidirektion Chemnitz wurde trotzdem geprüft, ob es sich um einen Unfallschwerpunkt handelt. Dies ist nicht der Fall. Die Einordnung einer zusätzlichen Querungsstelle wurde vom Verkehrs- und Tiefbauamt geprüft und gestaltet sich aufgrund zahlreicher Einfahrten und zu gewährleistender Schleppkurven als schwierig. Darüber hinaus steht am Knotenpunkt Zschopauer Straße/Pappelstraße eine gesicherte Quermöglichkeit zur Verfügung. Der erforderliche Umweg ist zumutbar. Die Einordnung einer zusätzlichen Querungshilfe hätte einen Eingriff in die nördlich angrenzende Baumreihe zu Folge, der aus stadtökologischer Sicht nicht akzeptabel wäre.

Ordnungsnr. 12 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 13.01.2025

1. Sachverhalt:

Mit Entsetzen haben wir im Rahmen des Lärmaktionsplan 2024 der Stadt Chemnitz festgestellt, dass keine Bürgerbeteiligung stattfindet, da alle unsere Hinweise bzw. Forderungen abgelehnt wurden. Die Forderung einer aktiven Bürgerbeteiligung, wie im sächsischen Koalitionsvertrag von 2019 vereinbart, wird beim Lärmaktionsplan 2024 der Stadt Chemnitz nicht umgesetzt.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 4 wurde im Zeitraum vom 9. Dezember 2024 bis einschließlich 17. Januar 2025 im Technischen Rathaus, Friedensplatz 1, 09111 Chemnitz, im Auslegungsraum 014 (neben dem Stadtschaufenster) öffentlich ausgelegt und konnte auch unter einem im Amtsblatt Nr. 49/2024 vom 06.12.2024 veröffentlichten Link heruntergeladen werden. Dem vorausgegangen war der Entwurfs- und Veröffentlichungsbeschluss Nr. B-237/2024, welchen der Ausschuss für Eigenbetriebe, Umwelt und Sicherheit in seiner öffentlichen Sitzung am 27.11.2024 gefasst hatte. Grundlage hierfür ist nicht der sächsische Koalitionsvertrag 2019, welcher für die Zusammenarbeit innerhalb der Staatsregierung galt, sondern § 47d Absatz 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

2. Sachverhalt:

Der Internationale Schwerlastverkehr wird direkt durch unsere Stadt über die B 174 und dem Südring geführt. Die Trassierung führt durch viele Stadteile von Chemnitz beginnend von der Ruhebänk/Altenhain bis zur A 4/A72 Schönau/Stelzendorf. In diesen Stadteilen sind Zehntausende Anwohner unmittelbar und direkt von den gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Internationalen Schwerlastverkehrs betroffen. Die Trassierung über die B 174 & Südring ist Teil des EU-TENTec Projektes Mittlere Osten, beginnend im Hafen von Piräus, und wird mit dem Bau der Autobahn D7 Prag/Chomutov kontinuierlich vorangetrieben. Uns ist keine sächsische, größere Stadt bekannt, wo ein Routing des Internationalen Schwerlastverkehrs unmittelbar durch die Stadt erfolgt. Bestes Beispiel ist hier die Stadt Dresden mit seinem 2015 festgelegten „Quelle/Ziel Beschränkungen“ für den Lkw-Verkehr.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die überregionale Verkehrsplanung bis hin zur Ausweisung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) liegt nicht in der Verantwortlichkeit der Stadt Chemnitz. Hier kann der kommunale Lärmaktionsplan keine Regelungen treffen. Zudem ist die B174 für entsprechende Verkehrsstärken ausgelegt, welche bisher noch nicht erreicht werden.

3. Sachverhalt:

Begründung Ablehnung - Lärmaktionsplan 2024 Chemnitz: Wir möchten hier nur ein Beispiel nennen, was exemplarisch auch alle anderen Ablehnungen gilt. Der Streckenradar (Section Control) wurde mit dem Hinweis abgelehnt, dass es hierfür keine rechtliche Basis gibt. Das Bundesverwaltungsgericht hat aber mit seinem höchstgerichtlichen Urteil genau hierfür die Basis geschaffen, siehe BVerwG 3 B 4.20, Beschluss vom 31. Juli 2020 |Bundesverwaltungsgericht <<https://www.bverwg.de/de/310720B3B4.20.0>>. In vielen Ländern der EU kommt das Verfahren erfolgreich zum Einsatz und trägt bis zu 50% weniger Unfällen bei. Laut Herr einem Polizeihauptkommissar aus Chemnitz ist es derzeit unmöglich mit den bestehenden Mitteln relevante Kontrolle durchzuführen. Wir sehen täglich wie die Höchstgeschwindigkeit der Lkw deutlich überschritten teils über 100 km/h wird.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Ablehnung von Section Control kann nicht beispielhaft für andere Themenbereiche herangezogen werden, da die Rechtslage keinem anderen Themenbereich entspricht. So ist gemäß Bundesrecht der Einsatz von Section Control in der Bundesrepublik grundsätzlich möglich. Bundesländer, die Section Control einführen wollen, müssen hierzu jedoch zunächst entsprechende Regelungen in das jeweilige Landesrecht aufnehmen.

Dies ist im Freistaat Sachsen nach aktuellem Informationsstand bislang nicht geschehen. Daher ist ein Einsatz von Section Control im Freistaat Sachsen aus rechtlichen Gründen bislang nicht möglich.

Ordnungsnr. 16	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 24.01.2025
Ordnungsnr. 17	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 18	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 20	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 22	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025
Ordnungsnr. 24	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025
Ordnungsnr. 29	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 30	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 31	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 32	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 33	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 34	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 31.01.2025
Ordnungsnr. 36	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025 (Sachverhalte 2 und 5)

1. Sachverhalt:

Das Gebiet Stelzendorf wird bisher im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt und sollte dringend mit aufgenommen werden. Laut Lärmkartierung (des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen - iDA) befinden sich weite Teile des Gebiets/der Gemarkung Stelzendorf entlang der Stelzendorfer Straße inklusive Seitenstraßen und der Neukirchner Straße inklusive Seitenstraßen und Jagdschänkenstraße in einem Straßenschallpegel (für die durchschnittliche Lärmbelastung in 24 h) L_{DEN} (24h) von 60-69 dB(A) und (für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung 22-6 Uhr) L_{NIGHT} nachts von 55-64 dB(A).

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

In der Bestimmung von Lärmschwerpunkten ist nicht die flächige Ausbreitung von Lärmpegelklassen, sondern die Lärmbelastung an Außenfassaden von Wohngebäuden und die Anzahl der darin wohnenden Personen ausschlaggebend. Die sich aus der nächtlichen Lärmbelastung und den betroffenen Bewohnern ergebende Lärmkennziffer je Berechnungsquadrant (100 m x 100 m) wird in Kapitel 2.2 beschrieben. Bereiche, die mindestens einen Quadranten mit einer Lärmkennziffer ab 130 aufweisen, werden als Lärmschwerpunkte geführt. Stelzendorf weist die niedrigste Lärmkennzifferklasse auf (0-19) und wurde daher nicht als Schwerpunkt geführt.

2. Sachverhalt:

Entgegen dem Lärmaktionsplan (S. 7), der sich an den definierten gesundheitlichen Beeinträchtigungen von L_{DEN} von 65 dB(A) und L_{NIGHT} von 55 dB(A) orientiert, sieht die WHO bereits deutlich niedrigere Belastungsgrenzen. Die WHO (und das Bundesumweltamt) empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung (L_{DEN}) durch Straßenverkehr einen L_{DEN} von 53 dB(A) nicht zu überschreiten und für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung (L_{NIGHT}) durch den Straßenverkehr einen L_{NIGHT} von 45 dB(A) nicht zu überschreiten. Das ist der Stadt Chemnitz laut Lärmaktionsplan bekannt.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Rechtlich bindende Grenzwerte zur Bestimmung von Lärmschwerpunkten existieren nicht. Die den Leitlinie der WHO entnommenen Werte liegen noch deutlich unter den Grenzwerten der 16. BImSchV für Wohngebiete und sind im Umfeld von Hauptverkehrsstraßen absehbar nicht einzuhalten. Im aktuellen Lärmaktionsplan wird daher das Ziel verfolgt, Bereiche mit besonders hoher Lärmkennziffer (vgl. Kapitel 2.2) im Sinne des Gesundheitsschutzes zu entlasten. Anhand der zugrunde gelegten Auslösewerte 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts werden deshalb Maßnahmen beschrieben, deren Prüfung und Umsetzung aufgrund der verwaltungstechnischen Kapazitäten voraussichtlich mindestens bis zur nächsten LAP-Fortschreibung andauern werden. Eine Absenkung der Schwellenwerte würde somit lediglich die absoluten Werte der ermittelten Lärmkennziffer der gesamten Stadt erhöhen. Änderungen an der Priorisierung innerhalb der in Chemnitz befindlichen Lärmschwerpunkte würde dies nicht bewirken.

3. Sachverhalt:

Zunehmender Verkehr/Schwerlastverkehr

Die A 72 gehört zu den am meisten befahrenen Autobahnen in Sachsen in diesem Bereich mit einem sehr hohen Anteil an Schwerlastverkehr, da es sich um eine Transitstrecke handelt. Bereits vor Corona wurden Zahlen von ca. 75.000 Fahrzeugen/Tag gemessen, Tendenz steigend. Es wurde bis 2030 eine Zunahme des Transportverkehrs um 30% prognostiziert.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Einwendung wurde zum Anlass genommen, die Verkehrsbelastung im betreffenden Autobahnabschnitt der A 72 zu überprüfen. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die aktuelle Verkehrsbelegung unter der für die Bemessung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen prognostizierten Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärke (DTV) liegt. Eine Gegenüberstellung der Verkehrszahlen ist in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Autobahnabschnitt A72	DTV - Prognose 2010	DTV - Analyse 2021
AS Stollberg-Nord bis AS Chemnitz-Süd	65.200	53.712
AS Chemnitz-Süd bis AS Chemnitz-Rottluff	84.923	68.116
AS Chemnitz-Rottluff bis AK Chemnitz	95.250	64.703

Die Zahlen von 2021 können auch aktuell verwendet werden. Hieraus ist ersichtlich, dass die Prognosewerte, für die der Lärmschutz ausgelegt ist, unterschritten werden.

4. Sachverhalt:

Durch die Zunahme der Elektromobilität ist weiterhin eine steigende Lärmbelastung zu erwarten aufgrund veränderter Reifeneigenschaften und erhöhter Zuladung für elektrisch betriebene Lkw.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Feststellung ist unzutreffend. Nach bisherigen Erkenntnissen wirkt sich E-Mobilität im Pkw-Bereich nicht aus. Im Lkw-Bereich besteht hingegen gemäß Umweltbundesamt ein deutliches Lärminderungspotenzial durch den Antrieb.

5. Sachverhalt:

Nachtwerte zu niedrig

Die Berechnung nachts ist nicht realistisch, da der Wert anscheinend einfach herabgesetzt wurde. Das entspricht nicht dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen und dem damit verbundenen Schallpegel. Gerade nachts entstehen außerdem durch Veränderung klimatischer Verhältnisse (Temperatur, Luftfeuchtigkeit) oft höhere oder höher wahrgenommene Schallpegel.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Berechnungen im Rahmen der Lärmkartierung 2022 erfolgten streng nach den Vorschriften der EG-Umgebungslärmrichtlinie gemäß dem harmonisierten Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung in Europa e CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment MethOdS). Eine Herabsetzung von errechneten Werten oder Eingangsdaten fand nicht statt.

6. Sachverhalt:

Laut Lärmkartierung des Landes Sachsen sind die Lärmpegel für das Gebiet Stelzendorf dauerhaft zu hoch und stellen seit über 30 Jahren eine erhebliche Belästigung/Beeinträchtigung dar. Für die Zukunft ist eine Zunahme des Lärmpegels Tag und Nacht zu erwarten. Es müssen dringend Versäumnisse der Vergangenheit beseitigt und aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung in Stelzendorf ergriffen werden. Warum ausgerechnet um das Wohngebiet Stelzendorf bei Ausbau der Autobahn keine Lärmschutzwände errichtet wurden und es gleichzeitig keine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt, ist nicht nachvollziehbar. Teilweise wurden sogar auf der gegenüberliegenden Seite (Gewerbegebiet) kleine Lärmschutzwände errichtet, die eher noch den Schall reflektieren sowie auch neu entstandene Gebäude auf der gegenüber liegenden Seite. Die Dauer-Lärmbelastung ist für die Einwohner von Stelzendorf seit über 30 Jahren unvermindert hoch und es wurden bisher keine Maßnahmen für den Schutz der Einwohner getroffen. Gegenüber anderen Lärmquellen stellt eine Autobahn eine ununterbrochene Lärmbelastung ohne Ruhephasen dar. Als schnelle Mindestmaßnahme sollte auf jeden Fall die zulässige Höchstgeschwindigkeit in beide Fahrtrichtungen reduziert werden, bei gleichzeitig hoher Kontrollfrequenz (auch für Lkw). Im Haushaltsplan des Landes bzw. Bundes stehen jedes Jahr Mittel bereit für Lärmsanierungsmaßnahmen, die oft nicht abgerufen werden. Im Sinne des Schutzes der Stelzendorfer Einwohner sollten diese Mittel eingesetzt werden, um weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die abschließende Regelung der Lärmschutzbelange sowie die Festsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entlang der A 72 erfolgten in den Planfeststellungsbeschlüssen des damaligen Regierungspräsidiums Chemnitz vom 25.09.2000, 31.05.2002 und 12.11.2003. Diese Beschlüsse sind bestandskräftig und unanfechtbar. Die sich aus dem Ausbau der A72 ergebende gesetzliche Verpflichtung zur Realisierung des erforderlichen Lärmschutzes und zur Finanzierung durch den Bund als Straßenbaulastträger wurde demnach vollständig erfüllt. Deshalb ist die Durchsetzung weiterer baulicher Maßnahmen wie Lärmschutzwände gegenüber der Baulastträgerin der A 72 nicht möglich. Auch das Förderprogramm des Freistaates Sachsen kann für planfestgestellte Strecken nicht in Anspruch genommen werden.

Ordnungsnr. 16	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 24.01.2025
Ordnungsnr. 17	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 18	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 20	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
Ordnungsnr. 22	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025
Ordnungsnr. 31	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 34	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 31.01.2025
Ordnungsnr. 36	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025 (Sachverhalt 3)

1. Sachverhalt:

Das Gebiet Schönau/Schönauer Siedlung wird bisher im Lärmaktionsplan mit Ausnahme der Neefestraße nicht berücksichtigt und sollte dringend mit aufgenommen werden. Laut Lärmkartierung (des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen - iDA) befinden sich weite Teile des Gebiets Schönau/Schönauer Siedlung in einem Straßenschallpegel (für die durchschnittliche Lärmbelastung in 24 h) L_{DEN} (24h) von 60-69 dB(A) und (für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung 22-6 Uhr) L_{NIGHT} nachts von 55-64 dB(A).

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

In der Bestimmung von Lärmschwerpunkten ist nicht die flächige Ausbreitung von Lärmpegelklassen, sondern die Lärmbelastung an Außenfassaden von Wohngebäuden und die Anzahl der darin wohnenden Personen ausschlaggebend. Die sich aus der nächtlichen Lärmbelastung und den betroffenen Bewohnern ergebende Lärmkennziffer je Berechnungsquadrant (100 m x 100 m) wird in Kapitel 2.2 beschrieben. Bereiche, die mindestens einen Quadranten mit einer Lärmkennziffer ab 130 aufweisen, werden als Lärmschwerpunkte geführt. Die höchste Lärmkennzifferklasse in Schönau weist einen Wert von < 130 auf. Daher wurde in Schönau kein Lärmschwerpunkt identifiziert.

2. Sachverhalt:

Laut Lärmkartierung des Landes Sachsen sind die Lärmpegel für das Gebiet Schönau/Schönauer Siedlung dauerhaft zu hoch und stellen seit über 30 Jahren eine erhebliche Belästigung/Beeinträchtigung dar. Für die Zukunft ist eine Zunahme des Lärmpegels Tag und Nacht zu erwarten. Es müssen dringend Versäumnisse der Vergangenheit beseitigt und aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung in Schönau/Schönauer Siedlung ergriffen werden. Warum ausgerechnet um das Wohngebiet Schönau/Schönauer Siedlung bei Ausbau der Autobahn keine Lärmschutzwände errichtet wurden und es gleichzeitig keine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt, ist nicht nachvollziehbar. Teilweise wurden sogar auf der gegenüberliegenden Seite (Gewerbegebiet) kleine Lärmschutzwände errichtet, die eher noch den Schall reflektieren sowie auch neu entstandene Gebäude auf der gegenüber liegenden Seite. Die Dauer-Lärmbelastung ist für die Einwohner von Schönau/Schönauer Siedlung seit über 30 Jahren unvermindert hoch und es wurden bisher keine Maßnahmen für den Schutz der Einwohner getroffen. Gegenüber anderen Lärmquellen stellt eine Autobahn eine ununterbrochene Lärmbelastung ohne Ruhephasen dar. Als schnelle Mindestmaßnahme sollte auf jeden Fall die zulässige Höchstgeschwindigkeit in beide Fahrtrichtungen reduziert werden, bei gleichzeitig hoher Kontrollfrequenz (auch für Lkw). Im Haushaltsplan des Landes bzw. Bundes stehen jedes Jahr Mittel bereit für Lärmsanierungsmaßnahmen, die oft nicht abgerufen werden. Im Sinne des Schutzes der Einwohner von Schönau/Schönauer Siedlung sollten diese Mittel eingesetzt werden, um weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die abschließende Regelung der Lärmschutzbelange sowie die Festsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entlang der A 72 erfolgten in den Planfeststellungsbeschlüssen des damaligen Regierungspräsidiums Chemnitz vom 25.09.2000, 31.05.2002 und 12.11.2003. Diese Beschlüsse sind bestandskräftig und unanfechtbar. Die sich aus dem Ausbau der A72 ergebende gesetzliche Verpflichtung zur Realisierung des erforderlichen Lärmschutzes und zur Finanzierung durch den Bund als Straßenbaulastträger wurde demnach vollständig erfüllt. Deshalb ist die Durchsetzung weiterer baulicher Maßnahmen wie Lärmschutzwände gegenüber der Baulastträgerin der A 72 nicht möglich. Auch das Förderprogramm des Freistaates Sachsen kann für planfestgestellte Strecken nicht in Anspruch genommen werden.

Ordnungsnr. 16	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 24.01.2025
Ordnungsnr. 29	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 30	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025

Sachverhalt:

Unverständlich ist die unterschiedliche Höchstgeschwindigkeit auf der A72 in beide Richtungen (120 aus Richtung Stollberg, unbegrenzt in Richtung Stollberg). Durch eine Reduzierung auf 100 oder 120 (wie beispielsweise an der A4 im Bereich der Stadt Dresden) in beide Richtungen wäre sofort mit wenig Aufwand eine Verringerung des Lärmpegels möglich. Als schnelle Mindestmaßnahme sollte auf jeden Fall die zulässige Höchstgeschwindigkeit in beide Fahrtrichtungen reduziert werden, bei gleichzeitig hoher Kontrollfrequenz (auch für Lkw).

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die abschließende Regelung der Lärmschutzbelange sowie die Festsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entlang der A 72 erfolgten in den Planfeststellungsbeschlüssen des damaligen Regierungspräsidiums Chemnitz vom 25.09.2000, 31.05.2002 und 12.11.2003. Diese Beschlüsse sind bestandskräftig und unanfechtbar. Die sich aus dem Ausbau der A72 ergebende gesetzliche Verpflichtung zur Realisierung des erforderlichen Lärmschutzes und zur Finanzierung durch den Bund als Straßenbaulastträger wurde demnach vollständig erfüllt. Deshalb ist die Durchsetzung einer lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbegrenzung gegenüber der Baulastträgerin der A 72 nicht möglich.

Ordnungsnr. 20	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 27.01.2025
----------------	--

1. Sachverhalt:

Hiermit beantrage ich die Aufnahme des Ortsteils Stelzendorf in den Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union (2002/49/EG) und des § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Im Ortsteil Stelzendorf bestehen erhebliche Lärmbelastungen, die sowohl die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner als auch deren Gesundheit beeinträchtigen können. Besonders betroffen ist der Ortsteil durch die stark frequentierte BAB 72 sowie durch die Straßen im Ort sowie Gebiete in der Nähe von Gewerbegebieten. Diese Problematik wurde bereits mehrfach von Anwohnern thematisiert, bislang jedoch ohne nachhaltige Lösung. Ich bitte sie daher folgende Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufzunehmen und umzusetzen:

- Einbeziehung in den Lärmaktionsplan: Aufnahme des Ortsteils Stelzendorf in den bestehenden Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz mit der Zielsetzung konkrete Maßnahmen zur Lärminderung bei Bund und Land einzufordern, zu entwickeln und umzusetzen,

- Transparenz und Bürgerbeteiligung: Durchführung eines Dialogs mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern um mögliche Lösungen und Maßnahmen zu diskutieren.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die abschließende Regelung der Lärmschutzbefugnisse sowie die Festsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entlang der A 72 erfolgten in den Planfeststellungsbeschlüssen des damaligen Regierungspräsidiums Chemnitz vom 25.09.2000, 31.05.2002 und 12.11.2003. Diese Beschlüsse sind bestandskräftig und unanfechtbar. Die sich aus dem Ausbau der A72 ergebende gesetzliche Verpflichtung zur Realisierung des erforderlichen Lärmschutzes und zur Finanzierung durch den Bund als Straßenbaulastträger wurde demnach vollständig erfüllt. Anspruch auf weitere Maßnahmen gegenüber dem Baulastträger besteht nicht.

2. Sachverhalt:

Messung und Bewertung der Lärmbelastung: Durchführung umfassender Lärmmessungen im Ortsteil Stelzendorf hinsichtlich der BAB 72 als hauptsächliche Lärmquelle aber auch entlang der Hauptverkehrsstraßen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Schallpegelmessungen zur Ermittlung der an einer Straße bestehenden Lärmsituation werden von der Autobahn GmbH grundsätzlich nicht durchgeführt. Die für den Neubau und die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen geltende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt ein Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmpegel vor. Ergebnisse von kurzzeitigen Lärmpegelmessungen sind im Gegensatz zu Berechnungsergebnissen nicht mit Grenz-, Auslöse- und Richtwerten vergleichbar, nicht repräsentativ und im Nachhinein auch nicht überprüfbar. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation (Momentaufnahme) erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen – imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Sie gewährleisten eine Gleichbehandlung der vom Lärm Betroffenen.

Ordnungsnr. 21 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 28.01.2025

Sachverhalt:

Durch den Ausbau der A72 hat sich der Lärmpegel drastisch erhöht. Auf Grund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens durch Lkw hauptsächlich aus Polen und den baltischen Staaten in Richtung alte Bundesländer und zurück ist der Lärm mittlerweile besonders nachts unerträglich. Da hier ständig Westwind weht und auf der Gegenseite der A72 Werkhallen gebaut wurden wird der Lärm noch verstärkt. Auf Grund dessen schafft hier nur eine Lärmschutzwand Abhilfe. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung bringt gar nichts da Lkw schon auf 80 km/h begrenzt sind. Die Einwohner von Stelzendorf würden gerne wieder bei offenem Fenster schlafen, was zurzeit unmöglich ist! Die Einwohner von Stelzendorf hoffen auf eine positive Entscheidung.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die abschließende Regelung der Lärmschutzbelange sowie die Festsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entlang der A 72 erfolgten in den Planfeststellungsbeschlüssen des damaligen Regierungspräsidiums Chemnitz vom 25.09.2000, 31.05.2002 und 12.11.2003. Diese Beschlüsse sind bestandskräftig und unanfechtbar. Die sich aus dem Ausbau der A72 ergebende gesetzliche Verpflichtung zur Realisierung des erforderlichen Lärmschutzes und zur Finanzierung durch den Bund als Straßenbaulastträger wurde demnach vollständig erfüllt. Anspruch auf weitere Maßnahmen gegenüber dem Baulastträger besteht nicht.

Ordnungsnr. 23	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025
Ordnungsnr. 25	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025
Ordnungsnr. 27	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 28	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 29	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025
Ordnungsnr. 30	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025

Sachverhalt:

Es wird darum gebeten, den Stadtteil Stelzendorf in den Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz aufzunehmen. Seit Jahren fühlen sich die Bürger des Stadtteils durch die von der A 72 tags und nachts ausgehenden hohen Lärmbelastungen in ihrem Wohlbefinden und ihrer Gesundheit beeinträchtigt. Aufgrund des voraussehbaren zukünftigen weiteren Anstiegs des Verkehrsaufkommens der A 72 sowie des Ortsdurchgangsverkehrs ist es dringend geboten, endlich wirksame Maßnahmen zum Schutz der Stelzendorfer Einwohner zu ergreifen. Ein Schritt dazu wäre die Aufnahme des Stadtteils Stelzendorf in den Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz und die strikte Durchsetzung lärmmindernder Maßnahmen. Eine Temporeduzierung auf höchstens 100 km/h einschließlich Geschwindigkeitskontrollen wird gefordert.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die abschließende Regelung der Lärmschutzbelange sowie die Festsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entlang der A 72 erfolgten in den Planfeststellungsbeschlüssen des damaligen Regierungspräsidiums Chemnitz vom 25.09.2000, 31.05.2002 und 12.11.2003. Diese Beschlüsse sind bestandskräftig und unanfechtbar. Die sich aus dem Ausbau der A72 ergebende gesetzliche Verpflichtung zur Realisierung des erforderlichen Lärmschutzes und zur Finanzierung durch den Bund als Straßenbaulastträger wurde demnach vollständig erfüllt. Für bauliche Schallschutzmaßnahmen an der A 72, die über den in den Planfeststellungsbeschlüssen festgesetzten Umfang hinausgehen, existiert keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage.

Ordnungsnr. 25	Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025
----------------	--

Sachverhalt:

Zum Lärm der A 72 kommt noch der starke Durchgangsverkehr über die Jagdschänkenstraße/Neukirchner Straße in Richtung Heckert-Gebiet bzw. Neukirchen und umgekehrt.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Durchgangsverkehre von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t werden bereits verkehrsorganisatorisch ausgeschlossen mittels Sperrung für Lkw, Z 253 StVO i. V. m. Zusatzzeichen 7,5 t, ZZ 1053-33 StVO. Ausnahmen bilden (erforderliche) Landwirtschafts- und Lieferverkehre. Auf Basis des gemessenen Schwerverkehrsanteils von bis zu 3 % ist von der Wirksamkeit der Maßnahme auszugehen. Durchgangsverkehre bis 7,5 t sind nicht ausgeschlossen.

Ordnungsnr. 26 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 29.01.2025

1. Sachverhalt:

Vermutlich wurden unsere Einwände vom 14.01.2023 für den Bereich von der Bernsdorfer Straße zur B174 vollkommen falsch eingearbeitet!

In der Anlage 4 Seite 148 zu B-237/2024 Lfd.Nr. 32 werden die Probleme angerissen, aber wiederum nur am „grünen Tisch“ bewertet, diesmal weit entfernt aus Dresden.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Abwägung der Stellungnahmen zur Kartierung sowie zum LAP-Entwurf erfolgte durch die Stadt Chemnitz in Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer. Detaillierte Ortskenntnisse flossen bei der Beurteilung grundsätzlich mit ein. Maßgeblich für den Bereich Bernsdorfer Straße/Südring ist die erfolgte Planfeststellung. Im Zuge dessen wurde der gesetzliche Anspruch auf Lärmschutz erfüllt. Dieser richtet sich nach prognostizierten Verkehrsmengen, welche aktuell noch nicht erreicht werden. Eine vollständige Vermeidung vom Straßenlärm ist im Rahmen einer Planfeststellung weder vorgesehen noch möglich, sondern eine Reduzierung auf das gesetzlich zulässige Maß.

2. Sachverhalt:

Die lfd. Nr. 33 wird dahingehend falsch dargestellt, da der Lärm vom Südring aus in den Wohnbereich Rosa-Luxemburg-Straße und weiter stadtwärts kommt und nicht den Verkehr auf unserer Straße betrifft. Der Lkw-Verkehr von und nach Tschechien hat massiv zugenommen. Wir können überhaupt nicht mehr bei geöffnetem Fenster schlafen. Der dauerhafte Lärmpegel führt zu gesundheitlichen Schädigungen. Unsere Ausführungen vom 14.01.2023 treffen in verschärfter Form weiter vollinhaltlich zu.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Südring verursacht im Bereich der Rosa-Luxemburg-Straße laut der aktuellen Lärmkartierung Immissionen deutlich unter der Auslöseschwelle für die Lärmkartierung. Die Isophonen des Südrings überdecken für den Wertebereich 55-59 dB ganztags und 50-54 dB nicht den Bereich der Rosa Luxemburgstraße.

3. Sachverhalt:

Man spricht von „Für die weiter östlich gelegenen Abschnitte bis zur Augustusburger Straße wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens alle gesetzlichen Vorgaben zur Lärmvorsorge vollständig erfüllt.“!? Das ist sehr lange her! Der Südring musste erst im vergangenen Jahr zwischen Bernsdorfer Straße und B174 grundhaft instandgesetzt werden, weil die Fahrbahn für die erhöhte Verkehrsbelastung nicht ausgelegt war. Fragen Sie beim Tiefbauamt diesbezüglich bitte nach, bzw. die zahlreichen Veröffentlichungen dazu ansehen (z.B. FP Chemnitzer Zeitung v.9.4.24, Seite11)!

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Südring ist für ein hohes Verkehrsaufkommen ausgelegt. Die im Planfeststellungsverfahren für den Südring im Abschnitt zwischen Reichenhainer Straße und Augustusburger Straße für die Lärmberechnung angesetzten Verkehrszahlen liegen weiterhin über den Eingangsdaten für die Lärmkartierung. Dennoch verschleißten Straßen mit der Zeit und müssen daher in bestimmten Zeitabschnitten saniert werden.

4. Sachverhalt:

Die fachtechnischen Abwägungen zu lfd. Nr. 27/28 sind vollkommen absurd: „Im Bereich Südring wurden dem Grunde nach ausreichende Maßnahmen umgesetzt, um unzulässige Lärmbelastungen für die Wohnbevölkerung zu vermeiden. Anspruch auf zusätzliche Maßnahmen besteht nicht. Der Forderung wird nicht nachgekommen.“ „Von Grenzwertüberschreitungen des Lärms aufgrund der beschriebenen Verkehre ist aktuell nicht auszugehen.“ Diese Aussagen zeugen von keinerlei Ortskenntnis! Fazit: Ein Lärmaktionsplan sollte eigentlich die Lärmbelastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm senken. Im vorliegenden Entwurf werden die vorliegenden Simulationsdaten lediglich bestätigt bzw. begründet ohne jeglichen Praxisbezug. Als Sofortmaßnahme vorab sollte die Höchstgeschwindigkeit auf dem kompletten Südring auf 50km/h gesenkt werden. Neben der Lärmabsenkung für die vielen betroffenen Wohnbereiche führt das zusätzlich zu verminderten Feinstaub- und CO₂-Emissionen! Ggf. lässt sich damit sogar der Lkw-Transitverkehr reduzieren, was noch Kosteneinsparungen bei der Instandsetzung unserer Straßen zur Folge hat.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Für den Abschnitt des Südrings zwischen Reichenhainer Straße und 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 16. BImSchV hinausgehen, werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erarbeitet, da darauf kein Anspruch besteht.

Ordnungsnr. 35 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025

1. Sachverhalt:

Es fehlt eine Lärmkarte für die Gesamtlärmbelastung (Kfz, Straßenbahn, Eisenbahn). Bitte ergänzen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Nach § 4 (2) der 34. BImSchV erfolgt eine getrennte Ermittlung der Immissionen für Straßen und Schienenwege. Die Darstellung der Gesamtbelastung aus verschiedenen Verkehrsträgern ist im Rahmen der Lärmkartierung nicht vorgesehen.

2. Sachverhalt:

Steckbriefe A04 und A05 (Bornaer Str.):

Hier wird deutlich, dass verwaltungsseitig von vornherein Tempo 30 für die Bornaer Str. tagsüber ausgeschlossen wird.

Mit der Formulierung: Die Prüfung von Tempo 30 ganztags muss unter Beachtung der Lini-enbusführung geschehen – Sprungkosten durch zusätzlich erforderliche Fahrzeuge im Um-lauf sprechen ggf. gegen die Anordnung“ ist bereits das Totschlagargument eingebaut. Bei einem Bus je Stunde und einer ggf. längeren Fahrzeit von 1-2 Minuten werden sicher meh-rere 100.000 EUR für zusätzliche Busse und Personal angesetzt.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Prüfung wird offen formuliert und ein positives Prüfergebnis wird keineswegs ausge-schlossen. Potentielle Sprungkosten für den ÖPNV müssen bei der Maßnahmenprüfung Be-achtung finden, da deren Finanzierung i.d.R. nicht geklärt ist. Umlaufzeit der Linie, verblei-bende Pausenzeiten und Puffer, Vertaktung mit anderen Linien etc. sind dabei relevante Faktoren. Generell wächst mit steigendem Haltestellenabstand die Relevanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Bezug auf die Fahrzeit. Auf dem relevanten Abschnitt von ca. 2,2 km liegen je nach Richtung 4 bis 5 Haltestellen, was einem durchschnittlichen Abstand von 440 bis 550 m entspricht. Aktuell ergeben sich für die Bornaer Straße jedoch keine neuen Tatbestände, die einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß StVO zu-ließen.

3. Sachverhalt:

Weiterhin sollten im Rahmen des Lärmaktionsplanes folgende Punkte aufgenommen wer-den: a. Parallel zu „Ruhige Gebiete“

Festlegung von „Ruhige Wohngebiete“. Ruhige Wohngebiete sind wichtige Rückzugsorte. Diese müssen mit hoher Priorität erhalten und entwickelt werden. Es sind Maßnahmen zu benennen, mit denen bestehende ruhige Wohngebiete geschützt und erweitert werden kön-nen. Sicht z.B.: Aus Sicht der Bevölkerung ist Lärm das dringendste lokale Umweltproblem. Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm wird immer stärker als gravierende Ein-schränkung der Lebensqualität, als störende Beeinträchtigung der Kommunikation, der Kon-zentration, der Erholung und der Nachtruhe empfunden. Daher ist es Ziel, die Lärmbelastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm zu senken und ruhige Gebiete sowie ruhige Wohn-gebiete vor einer zukünftigen Verlärmung zu schützen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Ruhige Gebiete in Ballungsräumen sollten gemäß den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionspla-nung „ausreichende (Aufenthalts-)Qualitäten aufweisen und ein „zur Ruhe kommen“ erlau-ben bzw. tatsächlich als Lärmrückzugsraum genutzt werden.“ Daher wurde auf die pau-schale Ausweisung von Wohngebieten als ruhige Gebiete verzichtet. Innerhalb oder zwi-schen Wohngebieten liegende Erholungsräume, bspw. Parks und Grünflächen, finden je-doch Beachtung – vgl. hierzu die ruhigen Gebiete 22 bis 43 in Kapitel 5 bzw. Abbildung 6.

Ordnungsnr. 36 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 30.01.2025

1. Sachverhalt:

Aufnahme von Schönau/Bereich Nauwerkstraße - Bahnstraße (indirekte Südringverlänge-rung Teil III) in den Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz – Stand 30.01.2024 Lärmschutzge-biet Schönau - konkret Bereich Nauwerkstraße - Bahnstraße

Das o. g. Gebiet Schönau (indirekte Südringverlängerung) wird bisher im Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz mit Ausnahme der Neefestraße nicht berücksichtigt und sollte dringend mit aufgenommen werden.

Nach Aufhebung des Baubeschlusses zur Errichtung des Südverbund Teil III (zwischen Neefestraße und Zwickauer Straße) sollen die o. g. Verbindungsstraßen verkehrsberuhigt werden. Inhaltlich wird auf die Pressemitteilungen 162 vom 17.03.2022 (siehe Anlage) verwiesen sowie der vorausgegangenen Beschlüsse des Stadtrates. Laut Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Sachsen (iDA)¹ befinden sich weite Teile des vorgenannten Gebiets in einem Straßenschallpegel (durchschnittliche Lärmbelastung in 24 h) L_{DEN} (24h) von 60-69 dB(A) und (durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung 22-6 Uhr) L_{NIGHT} nachts von 55-64 dB(A).

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Verbindung Bahnstraße/Stelzendorfer Straße ist eine gewidmete Straße und zur Nutzung durch die Allgemeinheit bestimmt. Die Verkehrsbelastung entspricht der Bedeutung als Sammelstraße und stellt sich verkehrsplanerisch als unkritisch dar. Die Aufgabe des Projektes "Südverbund III" wurde durch den Stadtrat beschlossen, da das Projekt nicht mehr erforderlich ist. Die relevanten Verkehre werden über die Jänickestraße, BAB 72 und Jagdschänkenstraße abgewickelt.

2. Sachverhalt:

Die Anwohner fordern: 1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Neefestraße bis Zwickauer Straße ist auf 30 km/h zu begrenzen.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde in der Vergangenheit mehrfach geprüft. Es liegen keine Ansatzpunkte gemäß StVO vor, um dem Anspruch zu entsprechen.

3. Sachverhalt:

2. Aufhebung der Vorfahrtsregeln – Schaffung von gleichrangigen Straßen im Wohngebiet Nauwerkstraße und Bahnstraße.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der in Rede stehenden Straßenzug ist eine Vorrangstraße. Dieser Zustand ist für die Zukunft weiterhin erforderlich.

4. Sachverhalt:

3. Komplette Einschränkung des Straßenkörpers auf max. 5,0 m Breite mit Anlegung breiter Fußwege und Bäumen, wie es bereits früher vor der Errichtung der Notverbindung war. Durchgangsverkehr raus, dafür radikal weniger Fahrzeuge (nur noch Anlieger) dafür Bahnstraße und Nauwerkstraße als WOHNSTRASSE Fahrbahnbreite max. 5m = 2,5 m / 2,5 m (siehe Anlage Bild26: Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Wohngebietsstraße“)

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Ein Umbau des Straßenzuges ist kurzfristig nicht zu finanzieren.

5. Sachverhalt:

4. Wir fordern eine signifikante Nachschärfung des Verkehrsversuchs, die derzeitige Anordnung der Pflanzkübel ist im Wesentlichen wirkungslos außer! der Pflanzkübel im Verbinder zwischen SV und Bahnstraße. Dieser Pflanzkübel ist wirksam, da dieser die Straße signifikant auf Wohnstraßenbreite reduziert, deshalb wurde dieser auch mehrfach zerstört!

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Verkehrsversuch wird unverändert weitergeführt. Es sind keine Umstände aufgetreten, die eine Änderung erfordern.

6. Sachverhalt:

6. Streichung alle Verkehrsschilder auf der Neefestraße, welche eine Verbindung zur „Zwickauer Straße“ ausweisen (Das letzte Schild, von der Messe kommend, ist leider immer noch nicht als gestrichen gekennzeichnet).

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die betreffenden Verkehrsleiteinrichtungen wurden im Verkehrsversuch ausgekreuzt. Eine Neufertigung der Schilder ist nicht angezeigt.

Ordnungsnr. 9 Wohnungsgenossenschaft Chemnitz Helbersdorf eG, Stellungnahme
vom 09.12.2024

1. Sachverhalt:

Die Höchstgrenzen für die nächtlichen Lärmpegel nach EU-Vorgaben sind gleichfalls überschritten. Auch über ein Nachtfahrverbot für Lkw's in der Zeit von 22.00 - 6.00 Uhr sollte aufgrund der Lärmkulisse nachgedacht werden.

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Es gibt keine EU-Vorgaben für den nächtlichen Lärmpegel. Im Freistaat Sachsen wurde für die Lärmsanierung ein Schwellenwert in Höhe von 55 dB(A) nachts empfohlen, den auch die Stadt Chemnitz aufgegriffen hat. Ein Nachtfahrverbot für Lkw's wurde schon vor einigen Jahren diskutiert und abgelehnt, da eine alternative Verkehrsführung durch weniger sensible Baugebiete nicht gegeben ist.

2. Sachverhalt:

Wie in der Anlage 4, Seite 38 des Lärmaktionsplanes schriftlich niedergelegt, stehen für die Erprobung und dem Einsatz neuer Technologien zur Lärminderung Fördergelder des Freistaates Sachsen und des Bundes zur Verfügung. Hier sehen wir gute Chancen für die Errichtung einer geeigneten Lärmschutzwand (Vorschläge durch regionale Anbieter u.a. Photovoltaik oder Begrünung liegen vor).

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Fördergelder nach der Richtlinie Stadtgrün, Lärm, Radon des Freistaates Sachsen (Förderungssatz 80 %) stehen maximal für Investitionen bis zu einer Höhe von 800.000 € zur Verfügung. Bundesmittel gibt es derzeit nicht. Damit sind die zu erwartenden Kosten für eine 4 m hohe Schallschutzwand von > 4,5 Mio. € nicht ansatzweise abgedeckt. Begrünung und Fotovoltaik würden die Investitionskosten noch deutlich erhöhen. Dies gilt ebenso für einen Test von Diffraktoren. Diese sind noch im Erprobungsstadium und nach Rücksprache mit Schallschutzexperten für den vorliegenden Fall ungeeignet.

Ordnungsnr. 15 Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie,
Stellungnahme vom 20.01.2025

Sachverhalt:

Im Planentwurf wird zwischen LAP und anderen städtischen Planungen differenziert. Manche Maßnahmenansätze werden auf diese anderen Planungen verwiesen. Es wäre zu überlegen, inwieweit die Planungen sinnvoll miteinander vernetzt bzw. verknüpft werden können, um dadurch deren Stellenwert und Umsetzbarkeit zu verbessern (z. B. durch Aufnahme auch zusätzlich in den LAP)

Abwägungsvorschlag:

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Es bedarf keiner doppelten Beschlussfassung, da auch andere kommunale Pläne und Konzepte einer Vollzugskontrolle unterliegen und für die Umsetzung in Bauleitpläne und Projekte beachtlich sind.

d) Hinweise und Anregungen, welche keiner Abwägung bedürfen:

Ordnungsnr. 7 Öffentlichkeit, Stellungnahme vom 06.12.2024

Sachverhalt:

Der Quatsch mit den Flickereien im Zentrum wegen der Kulturstadt war teuer und es hätte schon eher und billiger vorher saniert werden müssen. Statt meckern mal was Positives, dass im Frühjahr die Flickkolonnen sehr schnell und gut gearbeitet haben. Eindrucksvoll.

Ordnungsnr. 11 Öffentlichkeit, LASuV, NL Zschopau, Stellungnahme vom 09.01.2025

1. Sachverhalt:

zu Punkt 7.3 Maßnahmen an Lärmschwerpunkten:

Die hier enthaltenen Steckbriefe aus der Maßnahme L1 „Programm der lautesten Straße“ betreffen weiterhin keine Straßenabschnitte, die vom LASuV verwaltet werden. Zu bewerten sind aus verkehrstechnischer Sicht die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen. Die Prüfung und Anordnung obliegt allein der zuständigen Verkehrsbehörde nach Anhörung Baulastträger und Polizei.

2. Sachverhalt:

zu Anlage 2 – Bürgerhinweise zur Kartierung:

Unter der lfd. Nr. 22 bis 24 (27 und 28) werden die Bürgerhinweise zur Kartierung der B 174 aufgeführt und eine fachtechnische Abwägung ergänzt. Im Ergebnis der fachtechnischen Ergänzung wird den Forderungen lfd. Nr. 22 bis 24 (27 und 28) nicht nachgekommen, somit sind sie nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes der Stadt Chemnitz.

Einzigste Ausnahme ist die Ausführung der Straßendeckschichten entsprechend Erlass des SMWA im Dezember 2022 per Erlass. Somit ist bei der Planung von Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen in Bereichen mit besonderen Schutzanforderungen grundsätzlich die Ausführung konventioneller dichter Deckschichten vorzusehen, denen in der RLS-19 Straßen-deckschichtkorrekturwerte für die Lärminderungswirkung zugeordnet sind. Bei der Planung von Fahrbahnerneuerungen als Teil der baulichen Erhaltung an Bundes- und Staatsstraßen ist gleichermaßen zu verfahren, sofern diese Bereiche schutzbedürftige Bebauung (z.B. Wohnhäuser) bzw. schutzbedürftige Anlagen (z.B. Kleingärten) durchschneiden oder tangieren.

Ordnungsnr. 13 Autobahn GmbH des Bundes, NL Ost, Stellungnahme vom 13.01.2025

Sachverhalt:

Die Erwiderungen vom 15. Juli 2024 der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Ost, zu den vorangegangenen Bürgereinwendungen sind vollumfänglich abgewogen und berücksichtigt worden. Aus Sicht der Autobahn GmbH des Bundes gibt es keine weiteren Einwände gegen die Aufstellung eines Lärmaktionsplans durch die Stadt Chemnitz, der keine Maßnahmen die Autobahnen A 4 und A 72 betreffend beinhaltet.

Ordnungsnr. 15 Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie,
Stellungnahme vom 20.01.2025

Sachverhalt:

Grundsätzlich ist der Ansatz, die identifizierten Lärmschwerpunkte mittels Steckbriefen genauer zu betrachten, sehr zu begrüßen.

Ordnungsnr. 40 Bürgerplattform Chemnitz Mitte-West, Stellungnahme vom 31.01.2025

1. Sachverhalt:

Die Bürgerplattform sieht keine Einwände gegen die Erprobung von Tempo 30 zur signifikanten Lärminderung im dicht besiedelten Stadtteil Kaßberg, insbesondere in der Barbarossastraße und Weststraße.

2. Sachverhalt:

Die Bürgerplattform begrüßt das Vorhaben, das Dreieck Bergstraße/Leipziger Straße umzugestalten (Schwerpunkte 6 und 18), durch verkehrliche Neuordnungen und gestalterische Maßnahmen die Wohngebäude auf der Bergstraße vom Lärm zu entlasten. Die im Lärmaktionsplan vorgesehene Maßnahme zur verkehrlichen Neuordnung wurde in einem anderen Zusammenhang bereits für den unteren Teil der Bergstraße erörtert. Bei einem Bürgerdialog zum „Schloßteichareal“ im Jahr 2023 wurde mit dem Amtsleiter des Grünflächenamtes ausführlich über die mögliche Schließung der Bergstraße zwischen Hartmannstraße und Schloßteichstraße für den Kfz-Verkehr gesprochen. Seitens des Grünflächenamtes wurde die dort entstehende Verbindung der Grünflächen Schloßteichpark und Konkordiapark als zweifacher Gewinn bewertet: Dadurch könnte zusätzlicher Raum für die stark genutzten Erholungs- und Sportflächen geschaffen werden. Zudem würde diese verkehrliche Neuordnung zu einer spürbaren Entlastung der Bergstraße führen.