

Chemnitz, 6. April 2017

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben „Verlegung der B 174 von Gornau bis Chemnitz 2. Planänderung

Ihr Schreiben vom 01.02. 2017

Ihr Zeichen: C32-0522/427/7

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Landesverband Sachsen e.V. bedankt sich für die Beteiligung im o.g. Verfahren und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Einwohner der Stadt Kleinolbersdorf-Altenhain sind durch die neugebaute B 174 unmittelbar betroffen. Sie sind durch den Neubau der B 174 in ihren Rechten beeinträchtigt. Der Straßenneubau führte zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen der bewohnten Grundstücke. Er verletzt in erheblichem Maße das Recht auf Leben und Gesundheit sowie das Recht an ihrem Eigentum und Besitz. Der ergänzende Planfeststellungsbeschluss führt nicht zu der notwendigen Beseitigung der Beeinträchtigungen.

Vor dem Neubau der B 174 wiesen die Grundstücke der Bürger keinerlei Vorbelastung durch Verkehrslärm und -abgase auf. Sie leben in unmittelbarer Nähe zum Landschaftsschutzgebiet „Augustusburg-Sternmühlental“. Seit Inbetriebnahme der neuen B 174 ist ein Aufenthalt im Freien oder das Schlafen bei offenem Fenster nahezu unmöglich.

1. Grundsätzliches zu der Planung

Obwohl die Behörden infolge bundesweiter Proteste gegen Schnellstraßen sensibilisiert sein müssten, wurde eine neue Trasse gebaut, die näher an die vorhandene Bebauung heranrückt, die die Straßenbreite und die höchst zulässige Geschwindigkeit verdoppelt. Dabei wurde vor Kleinolbersdorf keine Lärmschutzmauer gebaut und jetzt immer noch nicht geplant. Deshalb fordern die Einwohner für den Abschnitt vor Kleinolbersdorf eine Lärmschutzmauer.

2. Der Erläuterungsbericht geht von einer falschen Verkehrsprognose aus

In dem Erläuterungsbericht geht der Ergänzungsbeschluss erneut von der Verkehrsprognose 2015 aus.

Dieser ist jedoch überholt. Der Landesverkehrsplan Sachsen 2025 geht von weit höheren Verkehrsbelegungen aus. Dieser Landesverkehrsplan Sachsen 2025 wird hier bewusst unterschlagen. In der Begründung zur Ortsumgehung Großbolbersdorf/Hohndorf hat das Land Sachsen angegeben (http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B107_B174-G20-SN-T1-SN/B107_B174-G20-SN-T1-SN.html) :

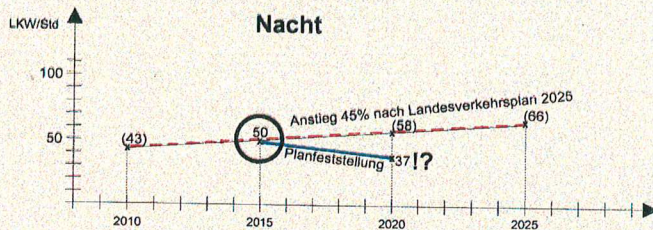
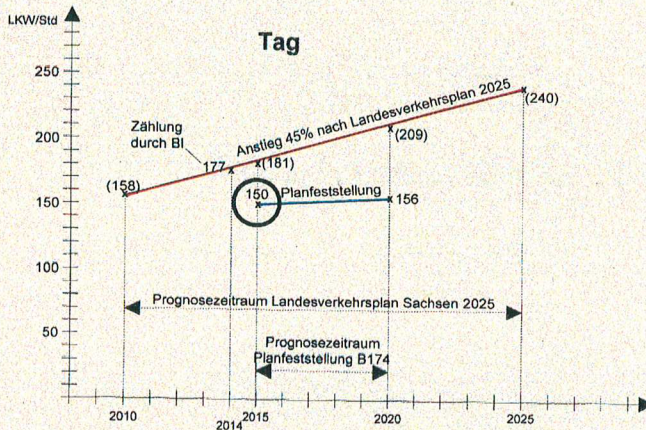
„Mit dem Bau der Ortsumgehung wird eine deutliche Reisezeitverkürzung erreicht. Das Projekt ist durch Kabinettsbeschluss als Schlüsselprojekt des Freistaates Sachsen im Landesverkehrsplan Sachsen 2025 ausgewiesen“.

Dort fand der Landesverkehrsplan 2025 Berücksichtigung. Demnach gibt es keinen Grund, weshalb die dortigen Feststellungen hier keine Berücksichtigung finden sollten.

Abb. 1 gibt die Prognose aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 wieder. Demnach ist auch bei der schalltechnischen Berechnung von 240 LKW/h auszugehen.

Abb. 1

Gegenüberstellung der widersprüchlichen Prognosen für den Schwerverkehr in der Planfeststellung B174 und im Landesverkehrsplan Sachsen 2025, abgeglichen mit der Zählung der BI vom 1.4.2014



○ Werte aus der Planfeststellung, die bei der Berechnung des zu erwartenden Lärmpegels verwendet wurden. Die Werte gelten für Rampe1 - Rampe2 (Brücke Shakespearestrasse).

Für Tag und Nacht wurde für den Landesverkehrsplan die gleiche prozentuale Zunahme von 45% angenommen. Für Nacht liegen noch keine eigenen Zählungen vor, deshalb wurde die 45%-Gerade ersatzweise auf den 2015-Wert der Planfeststellung aufgesetzt, der vermutlich zu tief liegt.

Zugrunde liegende Aussagen aus dem Landesverkehrsplan Sachsen 2025:
 Von 2010 bis 2025 Zunahme der Verkehrsleistung im Schwerverkehr um 45% auf den Bundesfernstrassen, insbesondere durch die Zunahme des Transitverkehrs mit der Tschechischen Republik auf 80 Tsd. Kfz/Werktag und Polen auf 50 Tsd. Kfz/Werktag. Es werden Fahrleistungssteigerungen bezogen auf den Transitverkehr um ca. 160% auf den Bundesfernstrassen prognostiziert.

Anmerkung: Lärm von 1 Lkw = 10 bis 20 Pkw (aus Internet)

Zitat aus dem Landesverkehrsplan Sachsen 2025:

http://www.smwa.sachsen.de/download/LVP_2025_Web.pdf

”Im grenzüberschreitenden Straßenverkehr ist insbesondere aufgrund des wachsenden Transitverkehrs von einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Analysestand auszugehen. Auf den Straßenverbindungen in die Tschechische Republik auf ca. 80 Tsd. Kfz pro Werktag (um ca. 22 Prozent).

Die Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr werden sich unterschiedlich stark vollziehen. Dem Rückgang der Verkehrsleistung im Personenverkehr um zwei Prozent steht ein Zuwachs der Verkehrsleistung im Schwerverkehr um 45 Prozent gegenüber. In

der Belastung der Straßen mit Schwerverkehrsfahrzeugen ergibt sich insbesondere durch das starke Anwachsen des Transitverkehrs eine Zunahme der Verkehrsleistung im Bundesfernstraßennetz, wogegen auf den Staats- und Kreisstraßen eine Stagnation bzw. Rückgänge in der Verkehrsleistung zu erwarten sind.

Die 80 000 Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden (werktags), die aus der Tschechischen Republik nach Sachsen kommen, benutzen hauptsächlich die B 174 und die A 17. Dabei werden wohl wenige Kfz den Weg über die B 169 nehmen. Die kommende LKW-Maut auf Bundesstraßen wird für weniger begüterte Unternehmen aus Süd-Ost-Europa und Tschechien dazu führen, dass diese die kürzere und mautärmere B 174 wählen (Maut nur von Zschopau an). Hinzurechnen müsste man dann noch die Transporte aus Österreich und Süd-Ost-Europa, wie Ungarn, Slowenien, Rumänien, Bulgarien, Serbien, Bosnien, Griechenland und sogar bis evtl. in die Ukraine, Türkei, Armenien, Aserbaidshan, Georgien.

Für die Diskussion in der Einwohnerversammlung im Jahr 2014 hatten die Einwohner aus den in der Tab. 2 enthaltenen Zahlen und aus dem Planfeststellungsbeschluss für die konkrete Strecke Brücke Kleinolbersdorf bis Ruhebank (Rampen 1 und 2) ein tägliches Verkehrsaufkommen von 240 LKW/h für 2025 errechnet und bekannt gegeben.

Deren Argument des steigenden Güterverkehrs auf der Straße aus diesen Ländern wurde seitens des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen, wo eine rückläufige wirtschaftliche Entwicklung, auch wegen der abnehmenden Bevölkerungszahl, prognostiziert wurde.

Tatsächlich gibt die Verflechtungsprognose vom 11.6.2014 des Bundesverkehrswegeplans an, *"der Straßengüterverkehr wächst in Deutschland beim Transportaufkommen von 3,1 Mrd. t im Jahr 2010 auf 3,6 Mrd. t im Jahr 2030, d.h. um 17 %."* Allerdings erwarte man ein unterdurchschnittliches Wirtschaftswachstum in den östlichen Bundesländern auf Grund der zurückgehenden Bevölkerungszahl. Dies könnte jedoch tatsächlich Auswirkungen auf den regionalen Transport, aber nicht auf den Transitverkehr haben. Dies wird durch folgende Aussage bestätigt:

" Im Transitverkehr...enorme Wachstumsraten... zwischen 40 und 50 %" und dies bevorzugt auf der Straße (Wachstum um 56%). Aus der unten stehenden Tabelle lassen sich die ca. 80 000 Schwerlast-LKW pro Werktag rechnerisch bestätigen.

Auszüge aus der Tab. 5 - 17 (S. 5 und 6) der Verflechtungsprognose:

Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs Deutschlands nach Ländern (und Verkehrsträgern) - hier LKW		
Land	Versand und Empfang in Mio t 2030	= Wachstumsrate von 2010 auf 2030 in %
Tschechien	59,8	2,9
Slowakei	11,1	2,9
Kroatien	2,9	4,2
Griechenland	2,4	2,0
Ungarn	12,6	1,8
Rumänien	11,9	1,8
Bulgarien	2,6	1,9
Türkei	4,5	2,9
Ukraine	2,9	2,5
Österreich	89,1	1,9
Bosnien, Serbien und andere kleine Länder	1,5	2,5
	112,2 innerhalb v. 240 Werktagen pro Jahr (ohne Österreich) = ca. 66000 LKW (mit 7 t gerechnet)	

Mit dem geplanten dreispurigen Ausbau der B 174 bis zur tschechischen Grenze und der geplanten Osterweiterung des Südverbundes Chemnitz in Richtung der A4 nach Dresden wird das Verkehrsaufkommen demnach auch auf dem Abschnitt der Einwohner an der B 174 steigen, da hier eine neue günstige Verbindung nach Dresden entsteht. Besonders LKW könnten auch diese Verbindung nutzen.

In Tschechien ist die der B 174 zuführende Straße als Autobahn ausgebaut. So ist z. B. die Route von Prag in Richtung Westen (Kassel) über die B 174 nicht nur um 20 km kürzer als über die Autobahn A 17, sondern auch auf einer Distanz von 69 km mautfrei, was nach derzeitigem Tarif zu einer Ersparnis zwischen 8,62 Euro und 14,76 Euro führt. Das ist vor allem für osteuropäische Spediteure viel Geld und an dieser Betrachtung ändert sich auch nichts, wenn künftig auf einer Teilstrecke zwischen Zschopau und Chemnitz Maut erhoben wird! Die Maut-Tarife richten sich dabei nach der Anzahl der Achsen und den Schadstoffklassen. Besonders schwere, laute LKW und „Dreckschleudern“, die über die B 174 ausweichen und somit durch die Chemnitzer Wohngebiete fahren, sparen bei der Maut am meisten. Der Verkehr über die B 174 wird in den nächsten Jahren nach Fertigstellung der S 7, einer überwiegend vierspurigen

Schnellstraße auf tschechischer Seite und nach Verlängerung des Südrings und Anschluss an die B 173/B 169 weiter zunehmen. Was die Einwohner derzeit erleben, ist nur der Vorgeschmack auf Kommendes!

3. Verkehrsbelastung

Sie schreiben in Ihrem Erläuterungsbericht:

„Am 17. Juli 2014 erließ das Tiefbauamt der Stadt Chemnitz (untere Verkehrsbehörde) aus Verkehrssicherheitsgründen eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw auf 100 km/h im Bereich zwischen Ortsausgang Chemnitz und Siedlung Ruhebank. Gleichzeitig wurde eine Zusatzbeschilderung angeordnet, mit der auf die nach § 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften für Lkw über 7,5 t geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h hingewiesen wird.“

Diese verkehrsrechtliche Anordnung wird leider nicht beachtet. Fast kein PKW und erst recht kein LKW hält sich an die Geschwindigkeitsbeschränkung. Fast alle LKW fahren mit 80 km/h! Es wurden schon LKW mit 90 km/h beobachtet, dies bedeutet: Auch die Geschwindigkeitsregelanlagen werden manipuliert. LKW-Fahrer sehen nur den autobahnähnlichen Verkehrsweg und ignorieren die Beschilderung.

Als Beweis kann auch der Zustand der Fahrbahn nach dem Ortseingang von Chemnitz angesehen werden. Stadtauswärts ist der Belag in Ordnung. Stadteinwärts wird der Belag nach dem Ortseingangsschild sehr wellig. Hier beginnen die LKW ihre Abbremsphase auf 50 km/h (tatsächlich 60 km/h). Dadurch wird der Belag gestaucht und verformt sich zwischenzeitlich.

Geschwindigkeitskontrollen finden so gut wie nicht statt. Bei einem Gespräch mit der Oberbürgermeisterin der Stadt Chemnitz räumte ein hochrangiger Polizeibeamter ein, die Polizei könne mit zwei Beamten pro Stunde nur 3 LKW erfassen, anhalten und aufnehmen.

Eine stationäre Blitzanlage wäre ebenfalls erfolglos. Es würde der Zustand wie auf dem Südring entstehen. 400 m vor dem Blitzer wird abgebremst, um anschließend wieder zu beschleunigen.

Ein Schutz wäre daher nur durch den Aufbau mehrerer Blitzanlagen oder einer Section Control (Strecken Radar) herbeizuführen.

Besonders in den Nachtstunden ab ca. 01:00 Uhr (an Sonntagen ab 22.00 Uhr) werden die Bürger regelmäßig durch den anrollenden Schwerlastverkehr aus Tschechien geweckt. Ohne Hintergrundlärm durch PKW sind LKW auf Grund der fehlenden und falsch gebauten Schallschutzwände vom Schwarzen Holz bis zur Hermersdorfer Straße durchgehend hörbar. Dies führt zu minutenlangem an- und abschwellendem Lärm.

Nachts fahren Fahrzeuge mit aufgeblendeten Scheinwerfern im Kurvenbereich hinter Altenhain direkt auf die Wohnbebauung in Kleinolbersdorf zu. Der wandernde und ständig wiederkehrende Lichteinfall in die Wohnungen, ist mehr als störend und nicht akzeptabel. Bei einem durchgängigen Lärmschutz wäre dieses Problem behoben.

4. Untersuchung zum Umbau von Lärmschutzwänden

Die angestellte Untersuchung zum Umbau von Lärmschutzwänden und deren Kosten weist einen Ermessensfehler auf; denn es wurde kein Ermessen ausgeübt. Der Entwurfsverfasser untersucht lediglich die Kosten einer Erhöhung mit weiteren Betonwänden. Aufgrund statischer Erfordernisse, auch durch hohe Windlasten (!), kommt der Verfasser zum Schluss, die Wände könnten teilweise nicht erhöht, sondern müssten ab- und wieder neu aufgebaut werden. Dass die Wände mit kostengünstigeren leichteren Materialien, wie z.B. den durchsichtigen Fenstern, wie sie nach der Brücke der alten B 174 und auf der Brücke vor dem Wohngebiet „Siedlung Ruhebank“ eingesetzt wurden, aufgestockt werden könnten, wurde nicht einmal untersucht. Der Lärmschutz könnte sogar erhöht werden, wenn die Erhöhungen in einem 45 Grad Winkel ausgekragt ausgeführt werden.

Überhaupt fehlt jegliche Alternativplanung, ob das gleiche Ziel mit anderen (günstigeren) Mitteln erreicht werden kann. Damit wurde das Ermessen nicht erkannt und ausgeübt. Es ist daher nicht ausreichend begründet, warum die notwendige Erhöhung der Schallschutzwände um 40 cm oder mehr nicht durchgeführt wird, sondern aus Kostengründen nur auf passiven Schallschutz verwiesen wird.

Der Kostenansatz des Verfassers ist ebenfalls nicht nachvollziehbar. Er führt aus, die Lärmschutzwände 6.1 – 10.7.(1-50) hätten zwischen 112,75 – 185,17 €/qm gekostet. Dagegen hätten die 20 Meter der Lärmschutzwand 10.1-10.7 von Meter 69 – 89 = 860,21 €/qm gekostet. Weshalb es zu der Kostenexplosion kam, die die Durchschnittsberechnung des Verfassers um 60 Euro anhebt, wird nicht erläutert. Im Brückenbereich von Meter 49 – 68 soll der Quadratmeter nur 496,33 €/qm gekostet haben. Dies erscheint jetzt wirklich unwahrscheinlich, weil auf der Brücke gar keine Lärmschutzwand gebaut wurde. Ein mittlerer Kostenansatz von 240 €/qm ist daher verfehlt. Damit ist auch die gesamte Kalkulation hinfällig.

5. Schalltechnische Untersuchung

Die der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegenden Daten (wie z.B. Gradienten) werden im vorgelegten Planergänzungsbeschluss nicht mitgeteilt. Eine Nachberechnung ist für den Bürger und deren Sachverständigen nicht möglich. Warum also nur eine Schallschutzwand nachgebessert werden soll, obwohl die Bürger einen Anspruch auf eine Vielzahl von Nachbesserungen haben, ist nicht nachvollziehbar.

Insbesondere ist nicht ersichtlich, ob und wie die Reflektion durch die unterschiedlich hohe Ausführung der Lärmschutzwände berücksichtigt wurden.

Die Lücke zwischen dem Erdwall und der Schallschutzwand vor der Gemarkung Gehege ist nach Ansicht des von den Einwohnern beauftragten Sachverständigen ein kompletter Unsinn, der das Ergebnis der Schallschutzwände wieder aufhebt. In Ihrer Bestandsaufnahme der Fehler wird hierauf überhaupt nicht eingegangen. Die Nichtberücksichtigung ist ein Ermessensfehler. Im Bereich der Lärmschutzwand am „Gehege“ kann man durch Ritzen in der Lärmschutzwand hindurchschauen, was nach Aussage des Sachverständigen ein erheblicher Mangel darstellt, der den Lärmschutz erheblich beeinträchtigt.



Die in dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Schallimmissionsprognose datiert aus dem Jahr 2006. Punkt 8. gibt als meteorologischen Anknüpfungspunkt an, dass von einem „Mitwind, etwa 3 m/sec“ ausgegangen wird. Lokale Temperaturen wurden nicht berücksichtigt. In der neuen schalltechnischen Untersuchung wurden keine Werte angegeben, sondern auf die alten Werte verwiesen.

Die Wirklichkeit sieht anders aus. In den Ortslagen herrscht meist ein starker Wind aus Südwest und West vor. Kleinolbersdorf-Altenhain liegt auf einer windanfälligen Hochebene. Den Einwohnern liegen keine exakten Daten vor, jedoch aus dem benachbarten (windgeschützten) Adelsberg. Dort betrug die maximale Windgeschwindigkeit im Jahr 2014 bis zu 15,83 m/sec.

Die Lärmimmissionen der B 174 nehmen unter einer Temperatur von ca. 15° C zu. Die jährliche Durchschnittstemperatur in Chemnitz beträgt nur 7,9° C. Die

Durchschnittstemperatur in Kleinolbersdorf-Altenhain liegt noch einmal darunter. Dies bedeutet: Bei kaltem meist windigem Wetter ist die Straße erheblich lauter wahrnehmbar.

Hinzu kommt jedoch, dass die Inversionslagen und Kaltluftströmungen den Schall auch bei ruhigem Wetter weit in die Täler transportieren, und damit auch tief im Tal liegende Wohnlagen der Ortschaften Kleinolbersdorf/Altenhain sowie das gesamte Naherholungsgebiet (Landschaftsschutzgebiet) und den internationalen Radweg luft- und lärmtechnisch verschmutzen. Kaltluft und Inversion wurde im Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich des Lärmeintrages nicht berücksichtigt.

Berghänge dienen vor allem in Altenhain als Reflexionsquellen und transportieren den Schall ungebrochen auch auf weiter entfernt von der Trasse liegende Tallagen. Dies wurde bisher weder gemessen noch berechnet, da die schalltechnischen Untersuchung nur auf wenige Meter um die Trasse begrenzt wurde, und weiter entferntere Gebiete nicht berücksichtigt werden. Das betrifft u.a. den Amselgrund und noch mehr das Schwarzbachtal hinter dem Rathaus Altenhain. Bei einer lebhaften Topografie darf ein Schallschutzgutachten nicht jenseits des Lärmbandes aufhören.

Die Höhenlagen der neueren Eigenheime in der Baumeister-Uhlig-Straße in Altenhain dicht neben der Trasse waren zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht existent und wurden in der alten, wie in der neuen schalltechnischen Untersuchung überhaupt nicht berücksichtigt. Bei der Kontrollmessung im April 2015 wurden bei einem betroffenen Grundstück, Baumeister-Uhlig Straße 14, Kleinolbersdorf-Altenhain, trotz hoher Temperaturen und Ostwind, überhöhte Lärmwerte gemessen (tags 54, nachts 47,5 dB(A)).

Die ganz nahe an der Trasse und der Brücke Kleinolbersdorf liegenden Grundstücke Gartenstadt 1 und Ferdinandstraße 2, die Bestandteil des Bebauungsplanes sind, sind nach den Berechnungen lärmtechnisch nicht zu beanstanden. Bei der Kontrollmessung wurden in der Ferdinandstraße 2 trotz hoher Temperaturen und Ostwind überhöhte Lärmwerte gemessen (tags 55,9, nachts 49,4 dB(A)). Trotz dieser Kontrollmessungen wurde überhaupt kein Schallschutz für den Bereich Kleinolbersdorf und nur eine geringe Erweiterung in Altenhain vorgesehen.

Da es bei Baumaßnahmen immer zu Veränderungen in der Ausführung kommt, wurde das Schallschutzgutachten an die veränderten Bedingungen nicht angepasst.

Bei der Planung einer Lärmschutzkonstruktion sind unter anderen folgende Punkte von Bedeutung:

- Ausreichende Länge und Lückenlosigkeit (ist nicht gegeben)
- Ausreichende Höhe über der Sichtlinie zum Schallempfänger (ist nicht gegeben)
- Richtige Anordnung an der Schallquelle (ist in Teilen nicht gegeben)

Es ist maßlos enttäuschend, dass entgegen des in der Einwohnerversammlung am 15.5.2015 gegebenen Versprechens einer Überarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses bezüglich des Lärms nur ein Soll-Ist-Vergleich auf Grund der Baufehler gemacht wurde und trotz fachlicher ausführlicher Zuarbeit durch die BI Lärmschutz B174 e.V. alle weiteren Schwachstellen der Lärmberechnung des alten Verfahrens nicht korrigiert wurden.

6. Die neue der Planung zugrundeliegende schalltechnische Untersuchung

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ist zweifelhaft.

Bei der schalltechnischen Untersuchung entlang der Trasse fällt in der Anlage 1 auf, dass die ockerfarbenen ausgewiesenen Gebiete mit einem Rasterpegel von 54-59 dB just vor jeglicher Wohnbebauung endet. Wie Sie auf diese Ergebnisse kommen, ist für einen Laien nicht nachvollziehbar. Auffallend ist allerdings, dass entlang der gesamten Trasse mit der Bebauung ohne ersichtlichen Grund eine gelbe Zone mit 49 – 54 dB beginnt.

Die Lärmzonen weisen keinen Versatz nach Westen auf, was bei dem hier vorherrschenden stetigem Westwind zu erwarten wäre, da der Lärm mit dem Wind abgetrieben wird. Interessanterweise bricht die Lärmkartierung nach den ersten fünf Häusern auf der linken Seite der Ferdinandstraße ab. Eine freiwillige Lärmmessung Ihrer Behörde ergab unzulässige Werte in dem ersten Haus rechts, Ferdinandstraße 3, also in einem Bereich, der in der Schallprognose nicht mehr erfasst wird.

Die schalltechnische Untersuchung ist auch sonst nicht nachvollziehbar.

Lkw emittieren bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h in einem Abstand von 7,5 m 85 dB(A), PKW bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h in einem Abstand von 7,5 m einen Geräuschpegel von 75 dB(A). Als Beispiel nehmen wir einen Anwohner, der in einer Entfernung von 500 m von der Straße lebt, dessen Grundstück sich in einer Höhe von 10 Metern unterhalb der Trasse befindet. Nach dem logarithmischen Abstandsgesetz erreichen von einem Schalleistungspegel von 85 dB(A) noch 48,52 dB(A) dessen Grundstück. Nun müsste zusätzlich berücksichtigt werden, dass die landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Trasse und seinem Haus keinerlei Hindernisse aufweist und sich eine Talsenke in der Mitte der Abstandsfläche befindet. Weiterhin müsste ein schalltragender Wind mitberechnet werden. Chemnitz liegt nach Ihren statischen Berechnungen (Erläuterungsbericht Anlage 3) in der Windzone II. Windzone II bedeutet, dass Extremwinde bis 25 m/sec auftreten können. Somit hätte auch ein solches Grundstück in die Lärmberechnung einbezogen werden müssen. Durch Wettereinflüsse kann die Abweichung des Schallpegels in einer Entfernung von 500 bis 1000 Meter von der Schallquelle 20 bis 30 dB betragen.

Regennasse Straßen führen zu einer Erhöhung der Verkehrsgeräusche von bis zu 15 dB(A)! Das vorhandene Wasser führt zu einer sehr starken Erhöhung des Rollgeräusches im Frequenzbereich oberhalb 1000 Hz. Zusätzlich ist auch der Lärm zu berücksichtigen, welcher beim Aufprall der Wasserpartikel gegen den Fahrzeugkörper oder auf die nasse Fahrbahn produziert wird.

Da die Regenwahrscheinlichkeit mit der Klimaveränderung zunimmt, ist auch dieser Faktor zu berücksichtigen.

Laut Auskunft der Bundesanstalt für Straßenwesen verstärkt der „Horneffekt“ von Reifen, den Lärm nach vorn und nach hinten bis zu 10 dB. Dies betrifft Gebiete, die sich in Längsrichtung (Gartenstadt Kleinolbersdorf) (siehe Abb. 3) oder spitzwinklig neben der Straße (Altenhain) befinden. Für diesen Horneffekt existieren laut Auskunft des Bundesumweltamtes (Herr Schade) bisher noch keine Berechnungsverfahren. Dieser erhöhte Lärmeintrag wird in den Berechnungsmodellen nicht berücksichtigt.

Dieser verstärkte Lärmeintrag durch den Horneffekt wird durch das steigende Verkehrsaufkommen des Transitverkehrs zu beachten sein.



Abb. 3 Die Trasse läuft ohne Schallschutz in Längsrichtung auf die Siedlung Gartenstadt zu.

Die Abb. zeigt auch, wie nächtliches Aufblendlicht der Fahrzeuge auf die Wohnbebauung trifft.

Dies zeigte sich bereits bei der Kontrollmessung im April 2015 auf dem Grundstück Ferdinandstraße 3, Kleinolbersdorf-Altenhain. Dort wurden bei ungewöhnlich mildem Wetter und bei Wind aus Ost tags 55,9 und nachts 49,4 dB(A) gemessen.

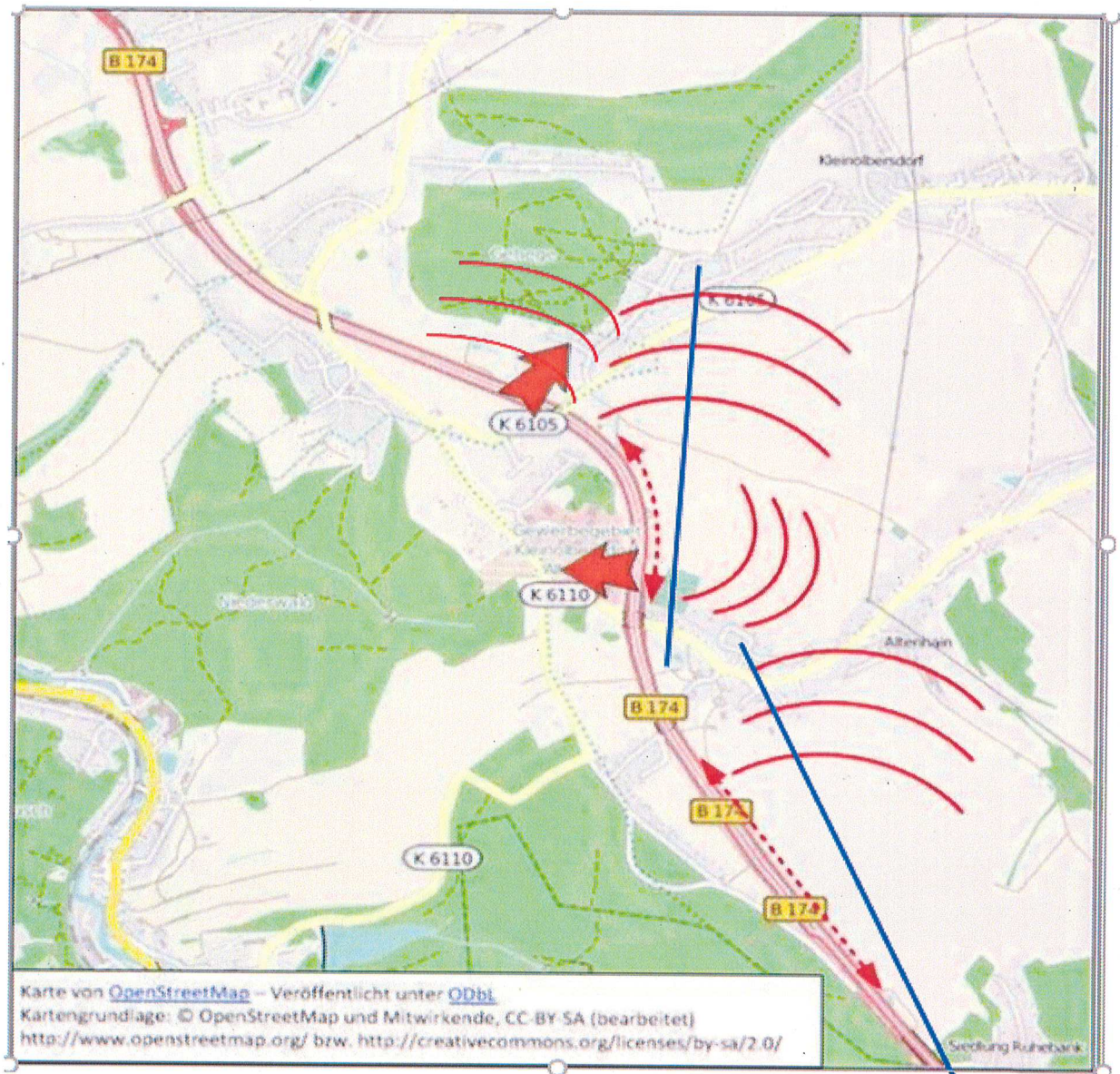


Abb. 4

Abb. 4 zeigt den erhöhten Lärm (blaue Linien) durch den Horneffekt vor allem in Kleinolbersdorf, da der Lärm der senkrecht auf dieses Gebiet zuführenden Straße nicht mehr von dem Erdwall abgeschirmt wird. Aber auch in Altenhain wirkt dieser Horneffekt ähnlich, zumal dort auch noch eine zeitlich längere Einwirkung der Trasse in Längsrichtung gegeben ist. Beides betrifft sowohl entgegengerichteten als auch wegführenden Verkehr!

7. Erhöhter Lärm vor und nach Brücke

In Abbildung 4 wird ersichtlich, welcher hoher Lärm auf Kleinolbersdorf einwirkt. Der in den Berechnungsvorschriften generell nicht berücksichtigte Lärmeintrag durch "Tunnelmünder" (lt. Bundesanstalt für Straßenwesen Referat F3) entsteht hier durch die Brücke Ferdinand-/ Shakespearestraße. Es wirkt wie ein kurzer Tunnel schallverstärkend. Dort, wo der rote Pfeil eingezeichnet ist, strömt dadurch eine vierte Lärmquelle auf die Gartenstadt ein - in Addition zu Schallwellen aus zwei Richtungen und zum Horneffekt. Die Schallwellen überlagern und verstärken sich. Gerade in diesem Bereich wurde festgestellt, dass die vorhandenen Lärmschutzanlagen beidseitig zu niedrig sind. Hinzu kommt eine Lücke der vorhandenen Lärmschutzwände LM 5 und dem anschließenden Erdwall, die deutlich bemerkbar ist. Im Ergebnis muss die Addition der verschiedenen Schallquellen berücksichtigt werden. Da der Einfluss des Tunnelmundes nicht berechnet werden kann, ergibt sich einmal mehr die Notwendigkeit, auch bei Berechnungswerten um den Grenzwert herum hier trotzdem zusätzlichen Lärmschutz zu installieren.

8. Erhöhter Lärm durch unterschiedliche Höhe der Lärmschutzwände

Sofern beidseits der Straße Lärmschutzwände gebaut wurden, wurden diese stadtauswärts höher errichtet. Auch wenn die Wände schallabsorbierend sein sollen, verhindern sie nicht, dass der Schall noch zusätzlich auf die andere Seite reflektiert wird. Eine Angleichung ist daher dringend notwendig.

9. Lärmberechnung und Schadstoffe

Lärmmenge und Menge des Schadstoffeintrags hängen zusammen. Deshalb ergeben sich im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss Fehler. Auf S. 45 sprechen Sie von vermindertem Frischlufteintrag auf Grund der höher gelegten Trasse und begründen die verminderte Frischluftversorgung von Altenhain damit, dass es ja vorher dort auch schon eine Bundesstraße gab. Das ist einmal unlogisch und zum zweiten lassen Sie die nun zunehmende Verkehrsdichte und die höheren gefahrenen Geschwindigkeiten vollständig unberücksichtigt.

In Ihrem Ordner der Umweltverträglichkeitsprüfung steht: *"5.5. Klima/Luft:
"Auf Grund der Überbauung der Flächen und einer abschnittsweisen Errichtung hoher Dammlagen wird sowohl die Entstehung nächtlicher Kaltluft eingeschränkt wie auch deren Abfluss, durch welchen die Siedlungsrandbereiche Altenhains mit Frischluft versorgt werden. Darüber hinaus ist auf Grund des prognostizierten Verkehrsanstiegs künftig mit deutlich höheren betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu rechnen."*

Nach einem Artikel im Spiegel vom 17.1.2017 sind bei rund 20 % der osteuropäischen LKW die Harnstoffeinspritzung in Dieselmotoren manipulativ abgestellt. Generell handelt es sich bei LKW aus diesen Ländern um alte, abgenutzte Fahrzeuge, deren Lärm- und Schadstoffausstoß generell höher ist, als von modernen, gewarteten Fahrzeugen.

Seit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses war nicht bekannt, dass moderne Diesel PKW weitaus höhere Stickstoffwerte produzieren, als es die Hersteller angeben, sei es durch generelle Manipulationen wie bei Volkswagen oder im Rahmen von sogenannten Thermofenstern. Daher sind die Schadstoffmengen, die durch die Benutzung der B 174 ausgestoßen werden, wesentlich höher als sie den Berechnungen des alten Planfeststellungsbeschlusses zugrunde lagen. Die Rahmenbedingungen sind daher erneut zu prüfen und entsprechende Konsequenzen zu ziehen.

Falls zu hohe NO₂ - Werte auftreten, kann diesen eigentlich nur durch einen Tunnel mit Belüftung und Filter begegnet werden. Darüber hinaus gibt es Beschichtungen auf Lärmschutzwänden mit Titandioxid gegen NO₂- Belastung (Stickstoffdioxid).

10. Gesetzgebung zu Landschaftsschutzgebieten im Zusammenhang mit Lärmschutz und Luft

Mit der Verordnung des Landratsamtes Mittelsachsen zur Festsetzung des Landschaftsschutzgebietes „Augustusburg-Sternmühlental“ vom 10. November 2010 wurde das unmittelbar an die B 174 angrenzende Gebiet zum Landschaftsschutzgebiet erklärt. Nach dem § 4 der Verordnung sind alle Handlungen, die die Nutzungsfähigkeit des Gebietes beeinträchtigen, verboten. Zwar konnte dieser Umstand bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht beachtet werden, da diese Verordnung erst später in Kraft trat, im Rahmen der nunmehrigen Prüfung ist dies bei der Ermessensausübung jedoch zwingend.

Nunmehr ist ein Paradoxon entstanden: Auf der B 174 fahren LKW mit einem Schalldruck von 85 dB(A) und mehr. Man kann auf dieser Straße mit einem hoctourigen Motorrad mit einem sogenannten Klappenauspuff sogar mit einer noch höheren Lautstärke fahren, was vor allem an Sonntagen sehr beliebt ist. Auf den Wirtschaftswegen nur 5 Meter neben der B 174 darf man dagegen selbst mit einem extrem schallgedämpften Fahrzeug nicht fahren. Dieses Landschaftsschutzgebiet zieht sich bis zu der Bebauung von Kleinolbersdorf/Altenhain.

Auszüge aus der landschaftspflegerischen Konfliktanalyse/Planfeststellung:

„Die beiden betriebsbedingten Beeinträchtigungen - Lärm und Geruchsbelästigung sowie hohes Verkehrsaufkommen als optische Beeinträchtigung wirken verstärkend auf die bereits genannten anlagebedingten Konflikte im Sinne eines ganzheitlichen

Landschaftserlebens. Die Baumaßnahme beinhaltet für das Schutzgut Landschaft ein hohes Konfliktpotenzial.“

„Gemäß Bestandsanalyse befindet sich der Untersuchungsraum nicht innerhalb eines Schwerpunktgebietes für naturnahe Erholung.“

Nun befindet sich die B 174 in einem Schwerpunktgebiet.

Weiter Zitat: „Während die straßenbaubedingten Beeinträchtigungen für den Erholungsraum „Talsperre Einsiedel- Kemtauer Wald“ durch Abrücken der Trasse geringer werden, erhöhen sich die Beeinträchtigungen, insbesondere akustischer Art, für das Waldgebiet Gehege auf Grund der künftig in geringerer Entfernung verlaufenden Trasse“

Das Wohngebiet „Im Gehege“ ist jetzt tatsächlich hochgradig verlärm, und lässt den Lärm bis in die Gartenstadt durch. Dabei wurde eine Lärmschutzmauer bei der Bauausführung zu gering dimensioniert. Der Spalt zwischen der Lärmschutzmauer LSM 5 und dem anschließenden Erdwall wurde als Mangel nicht erkannt. Die vorhandenen Schallmauern schützen nicht und müssen nachgebessert werden.

11. Wertminderung

Neben allen gesundheitlichen und Umweltproblemen darf man einen weiteren Aspekt nicht außer Acht lassen. Speziell viele ältere Bürger haben ihr Grundstück und Haus auch als Altersvorsorge gekauft. Sehr oft unter den nicht einfachen Bedingungen zu DDR-Zeiten und in der wirtschaftlich kritischen Wendezeit.

„Der durch Verkehr verursachte Lärm in Städten trägt ganz entscheidend dazu bei, dass sich der Wohnwert einzelner Gebäude, Straßenzüge und ganzer Wohnquartiere vermindert. Eine laute Wohngegend ist eine schlechte Wohngegend. Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Tagesmittelungspegel von 45 dB(A) nachweisbar. In nachfrageorientierten Wohnungsmärkten ist der Verkehrslärm eine der Hauptursachen für den konzentrierten Leerstand an Hauptverkehrsstraßen, mit all seinen Auswirkungen auf Mieteinnahmen, Immobilienpreise und damit letztlich auf die Steuereinnahmen der Stadt.“ (Umweltbundesamt 23/2013, Seite 8)

12. Zukunftsweisende Lärmschutzplanung

Der Gesetzgeber berücksichtigt mit der Lärmschutzverordnung nicht die neuesten Studien zum Thema Schädlichkeit von Lärm. Im Ergebnis sollte unsere Gesundheit eine wichtige Rolle spielen und Ihren Ermessensspielraum beeinflussen.

Bayerisches Landesamt für Umwelt:

" 60 bis 80 dB(A): Gesundheitliche Beeinträchtigung bei Dauerbelastung. Bei nur vorübergehender Einwirkung liegen Geräusche unter 80 dB(A) im Bereich der menschlichen Anpassungsfähigkeit. Als gesundheitlich beeinträchtigend sieht die Lärmwirkungsforschung heute Dauerbelastungen oberhalb von 60 dB(A) an.

Unter 60 dB(A): Belästigung Bei Werten unter 60 dB(A) wird von Belästigungen und erheblichen Belästigungen gesprochen. Hier leiden das psychische und soziale Wohlbefinden sowie die Schlafqualität.

Ab 45 dB(A): Änderungen der Schlafstadien Bei Pegeln über 45 dB(A) lassen sich Änderungen der Schlafstadien feststellen.

Ab 25 dB (A): Erholbarkeit des Schlafes verringert Der Schlaf wird häufig bereits bei Dauerschallpegeln ab 25 dB(A) als gestört empfunden.

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, "dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt unabhängig von der Festlegung konkreter Grenzwerte."

Fazit: Auch diese Tatsachen begründen eine Entscheidung für mehr Lärmschutz unabhängig von Grenzwerten und nach Ihrem Ermessen.

12. Ermessensfragen, Lärmspitzen

Gemäß der obigen Erwähnungen möchten wir hiermit die Begründungen für eine Entscheidung nach Ermessen zusammenfassen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt unabhängig von der Festlegung konkreter Grenzwerte.

Zu Ihrer Ermessensausübung ist vorzutragen, dass Sie im Fall fehlender Pflicht zur Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen, dennoch im Rahmen Ihres Ermessens zum Schutze der Bevölkerung solche vorsehen können. § 75 II VwVfg spricht bewusst von "kann". Ihr Verweis auf fiskalische Zwänge ist gegenüber dem Schutz der Bevölkerung ein angreifbares Argument.

13. Vorschläge zur Verbesserung des Lärmschutzes

Es werden daher folgende Schallschutzmaßnahmen beantragt:

- die nun zusätzlich geplante Lärmschutzwand 9.A von Altenhain bis zu dem Lärmschutzwall vor der Brücke Shakespearestraße durchgehend auszuführen.
- beiderseits der Trasse gleich hohe Lärmschutzwände, wobei der Abschluss vorzugsweise in einem Winkel von 45 Grad ausgeführt werden soll, um einen Tunnel, oder eine tunnelähnliche Situation zu erzeugen. Bei Jena und Selb wurden zum Schutz der Anwohner die Autobahnen sogar gänzlich überdacht.
- die LSM 5.1 – 5.3 zu erhöhen, wobei die Lücke zwischen der LSM 5 und dem Erdwall in Richtung Stadt zu schließen ist
- auf der Brücke Altenhain die Lärmschutzwand 10 durchgehend auszuführen. Bei der Kontrollmessung im April 2015 wurden bei einem betroffenen Grundstück, Baumeister-Uhlig-Straße 14, in Altenhain, überhöhte Lärmwerte gemessen (tagsüber 54, nachts 47,5 dB(A))
- entlang des noch ungeschützten Straßenabschnitts hinter Altenhain die LSM 10 bis zur Siedlung Ruhebank zu verlängern.

Sie erkennen aus unserem Schreiben, dass durch den nicht gewährleisteten Lärmschutz die Interessen der Bürger erheblich beeinträchtigt werden. Wir beantragen, diesen Einwänden Rechnung tragend, die beantragten Lärmschutzmaßnahmen in den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen und eine für uns und die Gesellschaft vorteilhaftere Lösung zu bevorzugen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Peter Weinsel

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer