

**Anlage 1 zur Beschlussvorlage-Nr. 046-2/2024/60
öffentlicher Teil des Stadtrates der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema am 19.06.2024**

**Abwägungsergebnis aus den Stellungnahmen der Behörden und der Träger öffentlicher Belange
zu den Untersuchungen zur Lärmaktionsplanung Stufe 4, Lärm/Einwohnerbelastung
der Gesellschaft für Akustik und Fahrzeugmesswesen mbH (GAF) Stand März 2024**

Nr.	Name der beteiligten Behörde / des Trägers der Stellungnahme, der Hinweise und Anregungen	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Beschlussvorschlag
1	<p>Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Zschopau Postfach 929 09009 Chemnitz Stellungnahme vom 09.04.2024</p>	
1.1	<p>... zu dem übermittelten Entwurf des Lärmaktionsplanes (Bearbeitungsstand: März 2024) für die Große Kreisstadt Aue-Bad Schlema geben wir folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Es wurden Steckbriefe zur Lärmaktionsplanung, Stufe 4 für die Goethestraße – Altmarkt (B 101) und die Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.–Otto-Nuschke-Straße und Steckbriefe für die Wettinerstraße (B 283), Schneeberger Straße (B 169) in Aue, Schwarzenberger Straße (B 101), Auer Straße (B 169) in Bad-Schlema und Niederpfannenstiel (S 255) erstellt. Dazu geben wir folgende Hinweise:</p> <p>In Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgte die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen in den Jahren 2007, 2012 und 2017 nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS“ und die Ermittlung der lärmbeeinträchtigten Einwohner nach der „vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – VBEB“.</p> <p>Grundlage für die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen im Jahr 2022 und die Ermittlung der lärmbeeinträchtigten Einwohner waren erstmals die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen - Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe – BUB“ und die „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB“, welche auf der europaweit anzuwendenden Berechnungsvorschrift „CNOSSOS-EU“ basieren und zum 1. Januar 2019 die bis dahin geltenden nationalen Interims-Methoden abgelöst haben. Aufgrund von Anpassungen in der Geräuschcharakteristik der Lärmquellen (z.B. Berücksichtigung aktueller Antriebe) und auf</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>In den Steckbriefen zur Lärmaktionsplanung, Stufe 4 wurden die Lärmkarten aus den Kartierungsrunden 3 und (2017) und 4 (2023) dargestellt. Ferner wurde die Entwicklung der Verkehrsbelegung in den einzelnen Streckenabschnitten abgebildet. Die Daten zur Verkehrsbelegung (Fahrzeuge/24/h mit Schwerlastanteil), der Anzahl betroffener Anwohner sowie die Lärmkarten wurden durch das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie im Rahmen der Kartierung zur Verfügung gestellt.</p> <p>Gleichwohl die zur Verfügung gestellten Karten und Daten auf Grund geänderter Berechnungsvorschriften nicht unmittelbar miteinander vergleichbar sind, zeigen diese die Schwerpunkte der Lärmbelastung in Aue-Bad Schlema.</p> <p>In den Steckbriefen zur Lärmaktionsplanung, Stufe 4 wurde eine Beurteilung der Entwicklung der Lärmbelastung schwerpunktbezogen durchgeführt. Hierbei wurden die Daten der Kartierungsrunde 3 denen der Kartierungsrunde 4 gegenübergestellt. Wichtiges Indiz zur Beurteilung der Entwicklung der Lärmbelastung ist die Lärmkennziffer (LKZ), welche einen normierten Vergleich von belasteten Gebieten ermöglichen soll. Für ein festgelegtes Gebiet wird die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner sowie die Höhe deren Belastung oberhalb eines Schwellwertes (55 dB(A) in der Nacht) aufsummiert. Bei Veränderungen der Höhe der Lärmkennziffer (LKZ) wurde in den Steckbriefen auf geänderte Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung hingewiesen.</p>

	<p>dem Ausbreitungsweg (Rechnung in Frequenzbändern, Reflexionen, Bodendämpfung) weichen die Ergebnisse gegenüber den bisherigen Resultaten ab. Die größten Unterschiede treten jedoch bei der Ermittlung der lärmbeeinträchtigten Einwohner auf. Hier wurde die bisher geltende nationale Berechnungsmethode VBEB grundlegend geändert. Während zur Ermittlung der in einem Gebäude lärmbeeinträchtigten Einwohner bislang alle Einwohner ringsum auf alle Fassaden verteilt wurden (d. h. sowohl lauterer als auch leiserer Fassaden zugeordnet waren) schreibt die neue Methode vor, alle Einwohner den 50 % lautesten Fassadenanteilen zuzuordnen. Dieser Berechnungsansatz führt selbst bei unveränderten Immissionspegeln in einem lärmkartierten Straßenabschnitt zu einer um 50 – 70 % höheren Lärmbeeinträchtigung.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen sind die Bestandsbewertungen aus den Kartierungsrunden 2007, 2012 und 2017 im Hinblick auf die ermittelten Lärmbeeinträchtigtheiten nicht mehr mit der aktuellen Bestandsbewertung aus der Kartierungsrunde 2022 vergleichbar. Auch der Umfang der in den vier Stufen lärmkartierten Straßenabschnitte ist zumeist unterschiedlich, so dass eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse nicht möglich ist. Auf der Homepage des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie ist dazu das Ergebnis der Bund-Länder-Abstimmung vom 17. Februar 2023 eingestellt.</p>	
1.2	<p>Bei der Beurteilung der ermittelten Lärmbeeinträchtigtheiten ist auch zu berücksichtigen, dass sich bereits umgesetzte passive Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Gebäuden (z.B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) nicht in den Ergebnissen niederschlagen. Bei der Lärmkartierung gemäß der BUB werden rechnerisch Außenlärmpegel ermittelt und die deutlich geringeren Lärmpegel in den Innenräumen durch die Schalldämmung der Lärmschutzfenster und anderer Umfassungsbauteile (z.B. Außenwände und -türen, Rollladenkästen) folglich nicht berücksichtigt. Darüber hinaus halten sich die nach der BEB ermittelten lärmbeeinträchtigten Einwohner im Verlaufe eines Tages nicht nur außerhalb der Gebäude auf, sondern zum großen Teil auch in ihrer Wohnung (z.B. zum Schlafen) oder gar an einem anderen Ort (z.B. Arbeitsstelle, Schule, Urlaubsort). Den an der Wohngebäudefassade außen anliegenden Lärmpegeln sind sie somit in der Realität nicht ganztagig ausgesetzt.</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p> <p>Die in den Lärmkarten angegebenen Pegelwerte wurden, so sehen es die für die Lärmkartierung geltenden Berechnungsmethoden vor, für eine Höhe von 4 Metern über dem Erdboden bestimmt.</p> <p>Im Rahmen der Lärmkartierung waren ausschließlich Außenpegel zu berechnen. Dementsprechend können Schallschutzmaßnahmen passiver Art (z.B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen, Dämmungen), die im Rahmen der Lärmvorsorge (beim Straßenneubau oder einer wesentlichen Änderung) oder der Lärmreduzierung bestehender Straßen vom Baulastträger finanziert wurden, in den Lärmaktionsplänen nicht abgebildet werden.</p>
1.3	<p>Wegen der pandemiebedingten Verschiebung der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ 2020) auf das Jahr 2021 wurden alternativ die hochgerechneten Daten der SVZ 2015 auf das Bezugsjahr 2019 verwendet (Basis: Kfz-Zahlen der Dauerzählstellen auf Autobahnen, Bundes- und Landstraßen sowie Regionalfaktoren).</p> <p>Bezugsquelle: „Konzept für die Lärmkartierung 2022 im Freistaat Sachsen“, vorgestellt vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie im Rahmen der Online-Veranstaltung zur Lärmkartierung 2022 am 28. September 2021</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf, der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
1.4	<p><u>Zu den Lärmkarten, zur Verkehrsbelegung und zu den Kartierungsergebnissen:</u></p> <p>Durch das beauftragte Ingenieurbüro GAF, Zwickau wurden für die Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet Aue-Bad Schlema Steckbriefe und Lärmkarten erarbeitet. Die zusätzlichen Lärmkarten wurden nach nationalen Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 bzw.</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf, der Hinweis ist bekannt.</p>

	<p>RLS-90) erstellt. Die Lärmbelastungen wurden hinsichtlich der Überschreitungen der Lärmsanierungs-Auslösewerte für bestehende Straßen gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und die Anzahl der betroffenen Anwohner für die einzelnen Hot-Spots untersucht. Dabei wurden die Verkehrszahlen vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie entsprechend den Kartierungen 2017 und 2022 zur Verfügung gestellt.</p> <p>Hierbei ist zu beachten, dass die Lärmsanierungs-Auslösewerte für die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes im Jahr 2020 erneut um 3 dB(A) abgesenkt wurden. Sie betragen seitdem für Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete 64 dB (A) tags bzw. 54 dB(A) nachts und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 66 dB(A) tags bzw. 56 dB(A) nachts.</p> <p>Die Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm basiert hierbei auf Grundlage der im 2. Abschnitt erläuterten Berechnungsmethoden.</p>	
1.5	<p><u>Zu den Ansätzen für Lärminderungsmaßnahmen:</u></p> <p>Pkt. 1.1, 1.2 Geschwindigkeitsreduktion, 1.3 Verkehrsverlagerung allgemein und 1.4 Verlagerung Lkw-Verkehr:</p> <p>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen werden im Verkehrsmanagement fast ausschließlich in der Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesehen. Lediglich im Bereich der B 283 wird neben der Geschwindigkeitsreduzierung auch mit der Sanierung der Fahrbahn eine Verminderung des Lärms erwartet. Die Fahrbahnerneuerung (FBE) ist bereits geplant.</p> <p>Bedeutung und Verkehrsaufkommen der Bundesstraßen und der Staatsstraße in Verbindung mit der Pflicht zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und der Leichtigkeit des Verkehrs sind gegenüber einer rechnerischen Lärminderung durch Reduzierung der Geschwindigkeit abzuwägen. Bisher wurde mit Ausnahme der OL Reitzenhain im Zuge der B 174 (Absenkung der Geschwindigkeit nachts) die Bedeutung und Funktion stark frequentierter Straßen über eine Geschwindigkeitsabsenkung gestellt. Tagsüber ist zu unterstellen, dass aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und des flächendeckenden Betriebens von LZA ohnehin nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h erreicht wird. Inwiefern die Herabsetzung der Geschwindigkeit sich in der Praxis auf die Koordinierung der LZA (negativ) auswirken kann, wurde bis jetzt auch nicht untersucht.</p> <p>Im Zuge der B 283 wird im Rahmen der FBE bereits bautechnisch zur Lärminderung beigetragen. Allein auf diesem Streckenabschnitt ist mit einer zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eine Verbesserung der Situation für alle Beteiligten denkbar.</p> <p>Im Verlauf der B 283 besteht erheblicher Querungsbedarf für Fußgänger. Eine Bündelung der Fußgänger für entsprechende Querungshilfen ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht empfehlenswert. Außerdem würden bauliche Anlagen</p>	<p><u>Beschluss 1.5.1</u></p> <p>Maßnahmepaket—zur Verringerung des Straßenraumes: Für die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goethestraße-Altmarkt (B 101), Teilbereich 1, 2 und 3 • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>ist auf eine Verringerung des Straßenraumes auf 2 Fahrspuren zugunsten des ruhenden bzw. Radverkehrs (Einordnung von Parkstreifen, Verbreiterung der Gehwege und Anlage von Grünflächen bzw. Radwegen) hinzuwirken. Die Maßnahmen sind in den Maßnahmenplan zur Lärmaktionsplanung, Stufe 4 aufzunehmen.</p> <p>Zeithorizont: mittelfristig</p> <p>Abstimmungsergebnis der Anhörung des Ortschaftsrates Aue vom 21.05.2024 (nichtöffentlich, zur Anhörung): _____</p> <p>Stimmberechtigt: 9 — dafür: 8 — dagegen: 0 — Enthaltung: 1 —</p> <p>Abstimmungsergebnis der Anhörung des Ortschaftsrates Bad Schlema vom 14.05.2024 (nichtöffentlich, zur Anhörung): _____</p> <p>Stimmberechtigt: 4 — dafür: 3 — dagegen: 1 — Enthaltung: 0 —</p> <p>Entfall gemäß Festlegung im Stadtentwicklungsausschusses vom 04.06.2024 (Vorbereitung nichtöffentlich, vorbereitend):</p> <p>Begründung:</p>

<p>die ohnehin knappen Parkstände entlang der Bundesstraße erheblich reduzieren. Eine Sicherung des FG-Querverkehres in 30 km/h-Zonen ist dann i.d.R. entbehrlich. Im Verlauf der B 283 sind keine LZA (außer mit B 101 Blauer Engel) vorhanden, welche beachtet werden müssten. Nachteilig könnte sich jedoch auswirken, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung beispielhaft für alle anderen hoch belasteten Straßenzüge als Begründung herangezogen wird.</p> <p><u>B 101 Schneeberger Straße von Goethestraße bis Altmarkt</u> NK 5442 034 St. 0.000 – NK 5442 024 St. 0.167</p> <p>Teilbereich Goethestraße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Teilbereich Schneeberger Straße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Teilbereich Altmarkt-Bockauer Straße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p><u>B 283 Wettinerstraße</u> NK 5442 023 St. 0.000 – NK 5442 024 St. 0.000</p> <p>- keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p><u>B 169 Schneeberger Straße</u> NK 5441 075 St. 2.195 – St. 3.757</p> <p>Teilbereich Löbnitzer Straße – Arndtstraße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Teilbereich Arndtstraße – Floßgrabensiedlung: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Teilbereich Floßgrabensiedlung – Brünlasberg: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p><u>B 101 Schwarzenberger Straße</u> NK 5442 024 St. 0.475 – St. 1.155</p> <p>Teilbereich Mozartstraße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Teilbereich südlich Damaschkestraße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p>	<p>Diese Maßnahmen können zu einer Entschärfung von Tempo spitzen bzw. zu einer generellen Verlangsamung der Geschwindigkeit und einer Vergrößerung der Abstände zwischen der stark durch Verkehrslärm belasteten Bebauung und der Fahrbahn beitragen. Alternativ zu baulichen Veränderungen kann die Umgestaltung in Teilen auch durch Markierungen erfolgen (z.B. Anlegen Spur für Radfahrer).</p> <hr/> <p><u>Beschluss 1.5.2</u></p> <p>Maßnahmepaket 1 – zur Reduzierung von Verkehrslärm: Für die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3 • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>ist im Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Verbindung mit der Einrichtung weiterer Tempo-30-Zonen hinzuwirken. Eine Überprüfung der Lichtsignalanlagen (LSA) für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist für Einzelanlagen und im Netzzusammenhang für koordinierte LSA zu prüfen. Die Maßnahmen sind in den Maßnahmenplan zur Lärmaktionsplanung, Stufe 4 aufzunehmen.</p> <p>Abstimmungsergebnis der Anhörung des Ortschaftsrates Aue vom 21.05.2024 (nichtöffentlich, zur Anhörung):</p> <p>Stimmberechtigt: 9 dafür: 6 dagegen: 0 Enthaltung: 3</p> <p>Abstimmungsergebnis der Anhörung des Ortschaftsrates Bad Schlema vom 14.05.2024 (nichtöffentlich, zur Anhörung):</p> <p>Stimmberechtigt: 4 dafür: 3 dagegen: 1 Enthaltung: 0</p> <p>Abstimmungsergebnis der Vorberatung des Stadtentwicklungsausschusses vom 04.06.2024 (nichtöffentlich, vorberatend):</p> <p>Stimmberechtigt: 10 dafür: 9 dagegen: 1 Enthaltung: 0</p>
---	--

<p><u>S 255 Niederpfannenstiel</u> NK 5442 095 St. 1.550 – St. 1.650</p> <p>Es handelt sich hier um Lärmschutz für ein Einzelhaus. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt 11.568 KFZ/24 h. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist weder verhältnismäßig zum Verkehrsaufkommen noch ist diese durchsetzbar.</p> <p><u>B 169/ S 255 Löbnitzer Straße/ Dr.-Otto-Nuschke-Straße</u></p> <p>Kreuzungsbereich: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Löbnitzer Straße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Dr.-Otto-Nuschke-Straße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p><u>B 169 Bad Schlema, Auer Straße</u> NK 5441 069 St. 0.946 – NK 5441 075 St. 1.235</p> <p>Teilbereich Auer Straße – Bereich Einmündung Friedensstraße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Teilbereich M.-Semmler-Straße bis Hauptstraße: - keine weiteren, wirksamen Ansätze im Rahmen Verkehrsmanagement</p> <p>Hinweis: FBE durch LaSuV-Zentrale abschnittsweise 2023-2025</p>	<p>Abstimmungsergebnis des Stadtrates: Beschluss Nr.: 416-1/2024-StR (öffentlich, beschließend)</p> <p>Mitglieder und Oberbürgermeister:</p> <p>anwesend: 20 stimmberechtigt: 20 befangen: 0</p> <p>dafür: 18 dagegen: 1 Enthaltung: 1</p> <p>Kohl Oberbürgermeister</p> <p>Begründung: Gemäß den Steckbriefen zur Lärmaktionsplanung bewirken Geschwindigkeitsreduzierungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Pegelminderungen um bis zu 3 dB. Auch bei Realisierung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werden die Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 in mehreren Abschnitten weiterhin überschritten.</p> <p><u>Kosten/Nutzen-Analysen</u></p> <p>Es liegen Kosten/Nutzen-Analysen zu folgenden Belastungsschwerpunkten vor. Hierbei wurden bezogen auf die Anzahl der jeweils betroffenen Anwohner die Gesundheitskosten, Mietzinsausfälle, eine Verminderung der Immobilienpreise und der Leerstandsquote den Kosten von Lärminderungsmaßnahmen gegenübergestellt.</p> <p><u>Goethestraße-Altmarkt (B 101)</u> Eine Realisierung von Tempo-30 entlang der gesamten Straße bewirkt eine Minderung um bis zu 3 dB; 250 Bürger würden entlastet. Die Kosten für Beschaffung und Aufstellen von Verkehrsschildern werden auf ca. 25.000,00 EUR geschätzt. Dem stehen eine jährliche Verbesserung der Lärmschadenskosten, Immobilienwertverluste sowie eine Reduktion von Mietausfällen in Höhe von ca. 1.008.272,00 EUR gegenüber.</p> <p><u>Wettinerstraße (B 283)</u> Eine Realisierung von Tempo-30 entlang der gesamten Straße bewirkt eine Minderung um bis zu 3 dB; 344 Bürger würden entlastet. Die Kosten für Beschaffung und Aufstellen von Verkehrsschildern werden auf ca. 15.000,00 EUR geschätzt.</p>
---	---

Dem stehen eine jährliche Verbesserung der Lärmschadenskosten, Immobilienwertverluste sowie eine Reduktion von Mietausfällen in Höhe von ca. 1.393.457,00 EUR gegenüber.

Lößnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3

Eine Realisierung von Tempo-30 entlang der gesamten Straße bewirkt eine Minderung um bis zu 3 dB; 248 Bürger würden entlastet.

Die Kosten für Beschaffung und Aufstellen von Verkehrsschildern werden auf ca. 20.000,00 EUR geschätzt.

Dem stehen eine jährliche Verbesserung der Lärmschadenskosten, Immobilienwertverluste sowie eine Reduktion von Mietausfällen in Höhe von ca. 992.604,00 EUR gegenüber.

Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2

Eine Realisierung von Tempo-30 entlang der gesamten Straße bewirkt eine Minderung um bis zu 3 dB; 165 Bürger würden entlastet.

Die Kosten für Beschaffung und Aufstellen von Verkehrsschildern werden auf ca. 20.000,00 EUR geschätzt.

Dem stehen eine jährliche Verbesserung der Lärmschadenskosten, Immobilienwertverluste sowie eine Reduktion von Mietausfällen in Höhe von ca. 660.302,00 EUR gegenüber.

Für lärmbelastete Immobilien werden niedrigere Immobilienpreise bezahlt und die erzielbaren Einnahmen aus Mietzinszahlungen liegen niedriger, sofern unter Berücksichtigung der demografischen Situation überhaupt generierbar. In Folge können Modernisierungen und Instandsetzungen nicht durchgeführt werden, dies wirkt sich wiederum auf die Leerstandszahlen aus. Verstärkt durch das bestehende Mietangebot in Randbereichen der Stadt bzw. im Umland werden durch Verkehrslärm besonders betroffene Standorte gemieden, was Abwärtstendenzen in den Quartieren begünstigt.

Reisezeitverluste

Im Verkehrskonzept der PTV – Transport Consult GmbH aus Dresden vom 22. April 2024¹ wurde die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten in Verbindung mit Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet Aue-Bad Schlema untersucht. Die Ermittlung der Reisezeiten ergibt folgende Werte:

Relation Schwarzenberg – Schneeberg

Betrifft die Belastungsschwerpunkte

- Goethestraße-Altmarkt (B 101)
- Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2

Verlängerung der Reisezeit **um 2 min**

Relation Schwarzenberg – AS Hartenstein

Betrifft die Belastungsschwerpunkte

- Goethestraße-Altmarkt (B 101)
- Lößnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 u. 3

		<p>Verlängerung der Reisezeit um 1 min</p> <p>Relation OE Aue (B 283) – Schneeberg Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>Verlängerung der Reisezeit um 3 min</p> <p>Relation OE Aue (B 283) – AS Hartenstein Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Lößnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3 <p>Verlängerung der Reisezeit um 1 min</p> <p><i>¹ Aufgrund des Fehlens von zeitgünstigeren Alternativrouten im Stadtgebiet von Aue-Bad Schlema sind, unabhängig von den betrachteten Planfällen, keine relevanten Verkehrsverlagerungen aufgrund der Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten und – Zonen zu erwarten. Ebenso besitzen die Veränderungen der Reisezeiten nur wenig Relevanz, auch unter dem Aspekt, dass bereits aktuell in Spitzenzeiten in den betreffenden Abschnitten im Stadtgebiet nur Geschwindigkeiten um die 30 km/h erreicht werden können.</i></p> <p>Für eine wünschenswerte Verkehrsverlagerung (neue Trassen) sind derzeit keine Ansatzpunkte erkennbar.</p> <p><u>Lärmschutzwände – Auer Straße (B 169) in Bad Schlema</u> Gemäß dem Schallschutztechnischen Gutachten des Ingenieurbüros für Akustik und Umweltschutz SACHS IAU aus Plauen vom 16.12.2014 kann der Bau von Lärmschutzwänden nördlich der B 169 die Immissionsbelastung an den Wohnblöcken nördlich der Bundesstraße deutlich reduzieren. In Abhängigkeit von Gebäudeabbrüchen können Lärmbelastungen um 6,9 dB(A) bis 8,9 dB(A) reduziert werden. Durch den Bau hochabsorbierender Lärmschutzwände sollten Schallreflexionen, welche zu einer höheren Immissionsbelastung an den Wohngebäuden südlich der B 169 führen können, zu vernachlässigen sein (nur gering um bis zu 0,1 dB(A)). Die Kosten für Planung und Bau der Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von ca. 650 m wurden 2014 auf ca. 797.672,00 EUR (brutto) geschätzt. Es wird davon auszugehen sein, dass die Aufnahme von Lärmschutzwänden in den Lärmaktionsplan der Gemeinde Bad Schlema wohl aus Kostengründen sowie der visuell nachteiligen Wirkung auf das Ortsbild des Kurortes bislang nicht erfolgte.</p> <p>Beachte weitere Ausführungen unter Nr. 6.2 und Nr. 7.4</p>
--	--	--

1.6	<p><u>Zusätzliche Hinweise unter Bezug auf Lichtsignal-/Lichtzeichenanlagen:</u></p> <p>Einen relevanten Ansatz für Lärminderungsmaßnahmen im Bereich der signalisierten Knotenpunkte stellt die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h dar. Dabei wird zusätzlich zwischen Tages- und Nachtzeit differenziert.</p> <p>In der RiLSA ist für zulässige Höchstgeschwindigkeiten unterhalb von 50 km/h keine abweichende Berechnung der Zwischenzeiten vorgesehen. Auch die Gelbzeit entspricht den Festlegungen bei zulässigen 50 km/h.</p> <p>Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb oder auf einem Teilstück eines koordinierten Abschnittes herabgesetzt, ist die Progressionsgeschwindigkeit und damit das Grünband zu prüfen und ggf. anzupassen. Die Prüfung und Anpassung ist für jede Anlage durchzuführen. Zudem ist durch eine Prüfung vor Ort sicherzustellen, dass die berechneten Zwischenzeiten nach der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit keine feindlichen Konflikte innerhalb des Knotenpunktes generiert.</p> <p>Es ist zudem zu beachten, dass die Anordnung einer Lichtsignalanlage innerhalb einer Tempo-30-Zone nicht erfolgen darf. Dies gilt auch, wenn die Tempo-30-Zone nachträglich angeordnet oder über die Lichtsignalanlage hinaus erweitert wird.</p> <p>Die Rechtsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ergeben sich aus § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte beschränken oder verbieten. Dazu gehören u.a. die in den Steckbriefen aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen „Geschwindigkeitsreduktion ganztags oder nachts“ (Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und „Verlagerung des Lkw-Verkehrs“ (Lkw-Durchfahrtsverbot).</p> <p>Die StVO als Gefahrenabwehrrecht, die in erster Linie auf die Verhütung von Verkehrsunfällen abzielt, stellt strenge Anforderungen an die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Nach den Vorgaben des Bundesgesetzgebers im § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter (hier insbesondere Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt. Die Anordnungen müssen daher immer auf die</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3 • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>ist im Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hinzuwirken. Eine Überprüfung der Lichtsignalanlagen (LSA) für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist für Einzelanlagen und im Netzzusammenhang für koordinierte LSA zu prüfen. Die LSA im Zuge der Bundesstraßen befinden sich nicht in Tempo-30-Zonen; für diese Belastungsschwerpunkte ist auf Tempo-30-Abschnitte hinzuwirken.</p>
-----	---	--

	<p>Beseitigung von im Einzelfall entstehenden Gefahren gerichtet sein und somit Ausnahmecharakter haben. Verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, unterliegen immer den Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 und Abs. 9 StVO.</p> <p>Notwendig ist in jedem Fall eine sachgerechte Entscheidung, die sowohl der Abwehr vom Straßenverkehrslärm ausgehender Gefahren für die Wohnbevölkerung als auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und somit dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger und den Transportanforderungen der Wirtschaft Rechnung trägt. Im Hinblick auf das Abwägungsgebot ist eine sorgfältige Abwägung insbesondere bei dem weiträumigen Verkehr dienenden Bundesstraßen und Staatsstraßen vorzunehmen. Aufgrund deren Netz-, Transport- und Entlastungsfunktion hat auf diesen Straßen nach dem Bundesfernstraßengesetz bzw. dem Sächsischen Straßengesetz das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht. Nur wenn möglichst wenige Beschränkungen vorhanden sind, können sie ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Strecken zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, erfüllen. Im Gegensatz dazu stehen bei Straßen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes entsprechend deren Funktion die Interessen der Anwohner im Vordergrund. Daher ist bei Bundes- und Staatsstraßen in jedem Einzelfall der Gesundheitsschutz der Anwohner gegenüber der besonderen Verkehrsfunktion der Straße abzuwägen. Dies gilt insbesondere für den Nachtzeitraum, in dem erfahrungsgemäß das Verkehrsaufkommen ohnehin deutlich geringer ist. Bevor ein solch starker und dauerhafter Eingriff in die Durchlassfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung, vorgenommen wird, müssen stets auch andere, aus verkehrsrechtlicher Sicht weniger einschneidende Maßnahmen geprüft und somit dem Übermaßverbot Rechnung getragen werden.</p>	
1.7	<p>Pkt. 2.2 Maßnahmen an Gebäuden: Umgesetzter passiver Schallschutz (Schallschutzfenster) im Zuge der Lärmsanierungsmaßnahmen: – B 101, B 169 und B 283 in der OD Aue, Realisierung 1993 - 2000, – B 169 in der OD Bad Schlema, Realisierung 1994 – 1998 Umgesetzter passiver Schallschutz (Schallschutzfenster, Entschädigung Außenwohnbereich) im Zuge der Lärmvorsorgemaßnahmen: – B 169 Ausbau in Bad Schlema, Realisierung 2003 - 2007, – S 255 Ausbau und Neubau in Aue, Realisierung 2006 - 2008</p> <p>Im Rahmen des Programms zur Lärmsanierung stark befahrener Bundes- und Staatsstraßen im Freistaat Sachsen sind für die OD Aue-Bad Schlema mittelfristig keine schalltechnischen Untersuchungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19“ auf der Grundlage der seit 2020 geltenden Lärmsanierungs-Auslösewerte geplant.</p>	Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
1.8	<p>Pkt. 2.3 Städtebauliche Maßnahmen: Keine Vorschläge</p>	Es besteht kein Abwägungsbedarf, der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

1.9	<p>Pkt. 3.2 Einbau lärmindernder Straßenbeläge:</p> <p>Wie in der Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung des LfULG im April 2023 vorgetragen, ist nach den vom SMWA im Dezember 2022 per Erlass getroffenen Regelungen bei der Planung von Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen in Bereichen mit besonderen Schutzanforderungen grundsätzlich die Ausführung mit konventionellen dichten Deckschichten vorzusehen, denen in den RLS-19 Straßendeckschichtkorrekturwerte 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.</p> <p>Lärmtechnisch optimierter Asphalt ist keine Regelbauweise, sondern bislang eine Sonderbauweise. Nach der vom SMWA getroffenen Regelung zum Einbau lärmindernden Deckschichten ist diese Sonderbauweise derzeit nicht bzw. nur in begründeten Einzelfällen vorzusehen. Auf Bundes- und Staatsstraßen mit zumeist höheren Lkw-Anteilen ist der Einbau von lärmtechnisch optimiertem Asphalt aus AC D LOA in Innerortsbereichen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 60 km/h, insbesondere wegen der geringen Lärminderungswirkung für Lkw von nur 1,0 dB (A) gemäß den RLS-19, im Regelfall nicht sinnvoll bzw. begründbar.</p> <p>Es sind zwei Ausbaumaßnahmen für die S 255 im Bereich der Dr.-Otto-Nuschke-Straße geplant. Für diese zwei Bauabschnitte, Ausbau Knotenpunkt Gartenstraße bis Knotenpunkt Clara-Zetkin-Straße, sind im Zuge der Lärmvorsorge schalltechnische Untersuchungen erforderlich. Die Untersuchungen zum Schallschutz gemäß der 16. BImSchV und der 24. BImSchV sowie die Ausführung dieser Straßenbaumaßnahmen sind nicht mittelfristig geplant.</p>	<p>Beschluss 1.9.1</p> <p>Maßnahmepaket 2 – zur Reduzierung von Verkehrslärm: Für die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schneeberger Straße (B 169), Teilbereich 1, 2 und 3 • Schwarzenberger Straße (B 101), Teilbereich 1 und 2 <p>ist auf den Einsatz von lärmindernden Asphalten bei anstehenden Fahrbahnsanierungen mit Minderungswirkung von durchschnittlich 3 dB hinzuwirken. Die Maßnahmen sind in den Maßnahmeplan zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 aufzunehmen.</p> <p>Abstimmungsergebnis der Anhörung des Ortschaftsrates Aue vom 21.05.2024 (nichtöffentlich, zur Anhörung):</p> <p>Stimmberechtigt: 9 dafür: 8 dagegen: 0 Enthaltung: 1</p> <p>Abstimmungsergebnis der Vorberatung des Stadtentwicklungsausschusses vom 04.06.2024 (nichtöffentlich, vorberatend):</p> <p>Stimmberechtigt: 10 dafür: 10 dagegen: 0 Enthaltung: 0</p> <p>Abstimmungsergebnis des Stadtrates: Beschluss Nr.: 416-2/2024-StR (öffentlich, beschließend)</p> <p>Mitglieder und Oberbürgermeister:</p> <p>anwesend: 20 stimmberechtigt: 20 befangen: 0</p> <p>dafür: 18 dagegen: 1 Enthaltung: 1</p> <p>Kohl Oberbürgermeister</p> <p>Begründung: Lärmindernde Asphaltdeckschichten können im Falle des Pkw-Verkehrs bei Geschwindigkeiten von/ab 50 km/h Pegelminderungen bis zu 3 dB(A) im Mittel erreichen. Bei Lkw-Verkehr sollte die lärmindernde Wirkung eher zu vernachlässigen sein, da die Reifen-Fahrbahn-Geräusche bei Lkw nur wenig reduziert werden. Diese Fahrbahnbeläge sollten insofern bei dominierendem Pkw-Verkehr eingesetzt werden. Gemäß den Steckbriefen zur Lärmaktionsplanung belaufen sich die Schwerlastanteile am Gesamtverkehr zwischen 4,4%-4,7% tags und 4,9%-6,0% nachts.</p>
-----	---	--

Geräuschmissionen aus dem Straßenverkehr setzen sich im Wesentlichen aus den Antriebs- und den Reifen-Fahrbahn-Geräuschen der Fahrzeuge zusammen. Die Reifen-Fahrbahn-Geräusche entstehen einerseits wenn die Reifen beim Rollvorgang zu mechanischen Schwingungen angeregt werden, die sich über die Reifenoberfläche auf die umgebende Luft übertragen und als Schall abgestrahlt werden und andererseits, wenn die Luft in der Kontaktfläche zwischen Reifen und Fahrbahn in den Hohlräumen komprimiert und beim Abrollen des Reifens wieder dekomprimiert wird. Lärmindernde Asphalte können die Reifen-Fahrbahn-Geräusche senken.

In Zukunft dürften die Reifen-Fahrbahn-Geräusche auf Grund der fortschreitenden Elektromobilität noch stärker in den Vordergrund rücken. Je nach Höhe des Anteils der Elektrofahrzeuge am Straßenverkehr sollten die Geräusche der Verbrennungsmotoren in den Hintergrund der Betrachtungen rücken.

Die Haltbarkeit von lärmindernden Fahrbahnbelägen wird bei höheren Baukosten auf Grund der Zusammensetzung des Asphalts im Vergleich zu herkömmlichen Standardbelägen geringer eingeschätzt.

Die Fahrbahndecke der B 169 wurde im Bereich der Ortsdurchfahrt Bad Schlema 2023 erneuert. Es wurde ein Splittmastixasphalt (SMA 8 S 25/55-55 A) eingebaut.

Für eine wünschenswerte Verkehrsverlagerung im Allgemeinen sind derzeit keine Ansatzpunkte erkennbar.

Kosten/Nutzen-Analysen

Es liegen Kosten/Nutzen-Analysen zu folgenden Belastungsschwerpunkten vor. Hierbei wurden bezogen auf die Anzahl der jeweils betroffenen Anwohner die Gesundheitskosten, Mietzinsausfälle, eine Verminderung der Immobilienpreise und der Leerstandsquote den Kosten von Lärminderungsmaßnahmen gegenübergestellt.

Schneeberger Straße (B 169), Teilbereich 1, 2 und 3

Der Einsatz von lärmoptimierten Fahrbahnbelägen bei anstehenden Fahrdecken-sanierungen bewirkt eine Minderung um bis zu 3 dB (z.B. LOA5D-Asphalt); 322 Bürger würden entlastet.

Die Kosten bei einer Fläche von ca. 19.000 m² und einem Mehraufwand gegenüber herkömmlichen Asphalt von 10,00 EUR/m² werden bei einer anstehenden Fahrbahn-Deckensanierung auf ca. 190.000,00 EUR geschätzt.

Dem stehen eine jährliche Verbesserung der Lärmschadenskosten, Immobilienwertverluste sowie eine Reduktion von Mietausfällen in Höhe von ca. 1.299.359,00 EUR gegenüber.

Schwarzenberger Straße (B 101), Teilbereich 1 und 2

Der Einsatz von lärmoptimierten Fahrbahnbelägen bei anstehenden Fahrdecken-sanierungen bewirkt eine Minderung um bis zu 3 dB (z.B. LOA5D-Asphalt); 186 Bürger würden entlastet.

		<p>Die Kosten bei einer Fläche von ca. 7.000 m² und einem Mehraufwand gegenüber herkömmlichen Asphalt von 10,00 EUR/m² werden bei einer anstehenden Fahrbahn-Deckensanierung auf ca. 70.000,00 EUR geschätzt.</p> <p>Dem stehen eine jährliche Verbesserung der Lärmschadenskosten, Immobilienwertverluste sowie eine Reduktion von Mietausfällen in Höhe von ca. 748.962,00 EUR gegenüber.</p> <p>Für lärmbelastete Immobilien werden niedrigere Immobilienpreise bezahlt und die erzielbaren Einnahmen aus Mietzinszahlungen liegen niedriger, sofern unter Berücksichtigung der demografischen Situation überhaupt generierbar. In Folge können Modernisierungen und Instandsetzungen nicht durchgeführt werden, dies wirkt sich wiederum auf die Leerstandszahlen aus. Verstärkt durch das bestehende Mietangebot in Randbereichen der Stadt bzw. im Umland werden durch Verkehrslärm besonders betroffene Standorte gemieden, was den Abwärtstrend begünstigt.</p>
2	<p>Landesdirektion Sachsen 09105 Chemnitz bettina.seifert@lds.sachsen.de Stellungnahme vom 26.03.2024</p>	
2.1	<p>... wir danken für die erneute Beteiligung, haben den o.g. Entwurf zur Kenntnis genommen und geben folgende raumordnerische Stellungnahme ab:</p> <p>Das Vorhaben steht mit den Belangen der Raumordnung im Einklang.</p> <p>Die Stadt hat auf Grundlage der 2018 durchgeführten Lärmkartierungen der ehemaligen Städte Aue und Bad Schlema die Planungen überprüft, überarbeitet und zusammengeführt.</p> <p>Es wurden Gebiete mit erhöhten Lärmbelastungen, sogenannte „Hot-Spots“ ermittelt. Daraufhin wurden Lärminderungsmaßnahmen zur Diskussion vorgeschlagen.</p> <p>Im Ergebnis der raumordnerischen Prüfung ist festzustellen, dass der neue überarbeitete Lärmaktionsplan grundsätzlich in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung steht.</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p> <p>Hinweis: Der Stadtrat der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema hat am 28.02.2024 in öffentlicher Sitzung beschlossen, auf Grundlage der 2018 durchgeführten Lärmkartierung bis zum 18. Juli 2024 die Lärmaktionspläne der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG zu überprüfen, zu überarbeiten und zusammenzuführen. Die Planung zur Überprüfung, Überarbeitung und Zusammenführung wird derzeit unter Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und Träger öffentlicher Belange erarbeitet. Die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen werden in Abhängigkeit der Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und Träger öffentlicher Belange in den Lärmaktionsplan (LAP) Stufe 4 eingearbeitet. Der LAP Stufe 4, einschließlich Maßnahmenplan ist vom Stadtrat der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema zu beschließen.</p>
3	<p>Planungsverband Region Chemnitz Verbandsgeschäftsstelle Werdauer Straße 62 08256 Zwickau Stellungnahme vom 11.04.2024 Julia.burkhard@pv-rc.de</p>	
3.1	<p>... der Planungsverband Region Chemnitz wurde mit o.g. Schreiben um Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung der Stadt Aue-Bad Schlema gebeten.</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p>

	<p>Sachverhalt</p> <p>Der Stadtrat der Stadt Aue-Bad Schlema hat in seiner öffentlichen Sitzung am 28. Februar 2024 beschlossen, die bestehende Lärmaktionsplanung der Stadt Aue (Stand 10/2018) sowie der Gemeinde Bad Schlema (Stand 12/2018) auf Grundlage der durchgeführten Lärmkartierung der 4. Umsetzungsstufe nach § 47 d Bundes-Immissionsschutz (BImSchG) zu überprüfen, zu überarbeiten und zusammenzuführen.</p> <p>Im Rahmen der Lärmkartierung wurden die wesentlichen Lärmprobleme entlang der Bundesstraßen B 101, B 169, B 283 sowie der Staatsstraße S 255 ermittelt. Insbesondere ist eine Lärmbelastung in den Innenstadtbereichen zu verzeichnen. Zudem ist das Gebiet in Bad Schlema nördlich und südlich der B 169 von einer Lärmbelastung betroffen. Die vorliegenden Steckbriefe enthalten die Untersuchungsergebnisse sowie die vorgeschlagenen Möglichkeiten zu Lärminderungsmaßnahmen.</p> <p>Der Planungsverband wurde bereits im Rahmen der 3. Umsetzungsstufe mit Schreiben vom 31. Mai 2018 zur Lärmaktionsplanung beteiligt. Der Planungsverband äußerte in der damaligen Beteiligung keine Bedenken.</p> <p>Beurteilungsgrundlagen</p> <p>Beurteilungsgrundlage für das Vorhaben ist der am 6. Oktober 2011 in Kraft getretene Regionalplan Südwestsachsen (SächsABI Nr. 40/2011). Durch das mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 23. Oktober 2012 rechtskräftige Urteil des Sächsischen Oberverwaltungsgerichtes vom 19. Juli 2012 ist Kapitel 2.5 Windenergienutzung des Regionalplanes für unwirksam erklärt worden, soweit es Vorrang-/Eignungsgebiete für die Windenergienutzung ausweist.</p> <p>Weitere Beurteilungsgrundlage ist der Regionalplan Region Chemnitz in der Fassung des Satzungsbeschlusses vom 20. Juni 2023. Die darin enthaltenen Ziele sind entsprechend §3(1) Nr. 4 Raumordnungsgesetz (ROG) in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung und somit als sonstige Erfordernisse der Raumordnung nach § 4 (1) ROG in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.</p>	
3.2	<p>Regionalplanerische Beurteilung</p> <p>Aus regionalplanerischer Sicht bestehen gegen die vorgelegte Planung keine Bedenken.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich auf die Maßnahmenumsetzung der „Hot-Spots“ im innerstädtischen Bereich. Die Ansätze zur Lärminderung in Bezug zur Verringerung des PKW-Individualverkehrs und zur Förderung des ÖPNV, des Fußgängerverkehrs und des Radverkehrs entsprechen den im Regionalplan Region Chemnitz - Fassung Satzungsbeschluss (RPI-S RC) im Anhang A1 „Fachplanerische Inhalte der Landschaftsrahmenplanung“ (vgl. Kap. 2.4 fachliche Ziele - Klima, Luft) aufgestellten fachplanerischen Ziel KI-FZ 2 („Vorrangig in den Verdichtungsräumen [...] sind Emissionen zu reduzieren“).</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen bzw. beachtet.</p> <p>§ 47d Abs. 2 BImSchG beschreibt bei Lärmaktionsplänen auch das Ziel, ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms zu schützen. Grundsätzlich können auch städtisch geprägte Räume, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, Friedhöfe, Klinik-, Kur- und Erholungsgebiete usw.) für die Auswahl als ruhiges Gebiet in Frage kommen. Mit der Festlegung ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan hat die Stadt die Möglichkeit, planerisch Lärmvorsorge zu betreiben.</p> <p>Neben planerischen und sonstigen Maßnahmen ist im Lärmaktionsplan Stufe 4 die Festlegung von ruhigen Gebieten in 4 Kategorien vorgesehen:</p>

Die Umsetzungen der Lärminderungsmaßnahmen, wie die Diskussion über die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung entlang der „Hot-Spot“ Bereiche sowie die Ausbesserung von Fahrbelägen und Fahrbahninstandsetzungen, stehen in keinem Widerspruch mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Hinweis zur Ausweisung ruhiger Gebiete:

Aus den zur Verfügung gestellten Steckbriefen geht nicht hervor, ob die Ausweisung von ruhigen Gebieten für die Stadt Aue-Bad Schlema vorgesehen ist. In den Lärmaktionsplänen der Stadt Aue (Stand 10/2018) und Bad Schlema (Stand 12/2018) ist sich jedoch mit der Thematik textlich auseinandergesetzt wurden. Es sollte im Rahmen der aktuellen Umsetzungsstufe geprüft werden, ob eine kartographische Darstellung der ruhigen Gebiete erfolgen kann bzw. sollte geprüft werden, ob eine Erweiterung der ruhigen Gebiete möglich ist.

Aus regionalplanerischer Sicht eignen sich potenziell zur Ausweisung solcher Gebiete die in der Karte 1 „Raumnutzung“ des Regionalplans Südwestsachsen als auch die in der Karte 1.1 „Raumnutzung“ des RPI-S RC vorhandenen Festlegungen zur Freiraumstruktur, wie Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Arten- und Biotopschutz, Vorranggebiete zum Schutz des vorhandenen Waldes oder Regionale Grünzüge.

Verfahrenshinweis

Die Stellungnahme ergeht ausschließlich aus Sicht der Regionalplanung. Im Hinblick auf die sich im Übrigen aus § 2 ROG und dem Landesentwicklungsplan Sachsen ergebenden Erfordernisse der Raumordnung wird auf die Stellungnahme der Landesdirektion Sachsen als Raumordnungsbehörde verwiesen. Der Planungsverband Region Chemnitz ist zu gegebener Zeit über das Inkrafttreten der Lärmaktionsplanung zu informieren.

Planerische Maßnahmen:

- Lärmschutzgerechte Bauleitplanung,
- Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung in der verbindlichen Bauleitplanung (z.B. Festsetzung Schalldämmung der Außenfassade),
- Gliederung von Nutzungen

Sonstige Maßnahmen:

- Verstetigung des Verkehrsflusses (z.B. durch Umbau von Knotenpunkten, Aufstellen von Hinweisschildern „Grüne Welle bei 30 km/h bzw. 50 km/h),
- Verkehrslenkung/Verkehrsmanagement (z.B. angestrebte Reduzierung des Lkw-Anteils),
- Prüfung der Abschaltung von Lichtsignalanlagen im Nachtzeitraum
- Förderung des ÖPNV und des Fußgänger- und Radverkehrs,
- Verkehrskonzept (z.B. Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehrs)
- Überwachung der technischen Konformität, insbesondere der Auspuffanlagen von Motorrädern sowie die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Installation festinstallierter Blitzer-Anlagen, z.B. beidseitig der B 169 in Bad Schlema)
- Bau von Ladestationen für E-Bikes und Elektroautos
- Aufstellen von Hinweistafeln – Kurort Bad Schlema an der B 169

Schutz von ruhigen Gebieten:

Hinsichtlich des Aspektes „Schutz ruhiger Gebiete“ wurden 4 Kategorien festgelegt:

Kategorie 1 – ruhige Landschaftsräume

- Waldgebiet Heidelsberg/Eichert
- Waldgebiet Brünlasberg/An den Gütern
- Waldgebiet Niederpfannenstiel/Burkhardts-Wald
- Waldgebiet nordöstlich Silberbach

Kategorie 2 – Innenstädtische Freiräume

- Friedhof der Ev.-Luth. St.-Nikolai-Kirchgemeinde an der Schwarzenberger Straße




Kategorie 3 – „Oasen“ in der Stadt

- Kurpark Bad Schlema einsch. Umgebungsbebauung
- Stadtpark Aue / Carola-Anlage
- Lutherplatz / Park
- „Hutschenreuther-Delle“, landschaftsnahe z.T. landwirtschaftlich genutzte Wiese
- Parkanlage Helios-Klinikum Aue

Kategorie 4 – ruhige Achsen mit Erholungs- und Verbindungsfunktion

- Mulderadweg, Streckenabschnitt Aue
- Floßgraben Wanderweg

Die Auswahl und Festlegung ruhiger Gebiete erfolgt im Ermessen der Gemeinde und orientiert sich an der mit der derzeitigen oder geplanten Nutzung verbundenen Ruherwartung. Besondere Bedeutung besitzen ruhige Gebiete als innerstädtische Freiräume, als kleine „Oasen“ innerhalb des Siedlungskörpers.

	Für jeden einzelnen Hot-Spot sind spezifische Möglichkeiten von Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen worden, die nun zur Diskussion stehen.	
4a.4	<p>Öffentlicher Gesundheitsdienst </p> <p>Im Stadtgebiet Aue wurden insgesamt 16 Bereiche, meist an den Bundesstraßen gelegen, festgestellt, an denen Anwohner zu einem erhöhten Lärmpegel sowohl am Tag als auch nachts betroffen sind. Die Aufstellungen zu den einzelnen Bereichen enthalten eine Beschreibung des Ist-Zustandes und mögliche Maßnahmen, um eine Lärmreduktion zu erreichen. Im Hinblick auf den vorbeugenden Gesundheitsschutz begrüßt das Referat Öffentlicher Gesundheitsdienst die Aufstellung des genannten Plans und die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen. In den Bereichen, wo Straßenschäden (teilweise) zur Lärmerhöhung führen, sollte eine Erneuerung des Belages erfolgen. Der Einsatz von einer bestimmten Asphaltoberfläche würde an allen Stellen ebenso zur Lärmverringerng führen. Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (mindestens in den Nachtstunden), wie in den einzelnen Steckbriefen als mögliche Lärminderungsmaßnahme zur Diskussion stehend, bringt an allen betroffenen Stellen ebenfalls einen positiven Effekt.</p>	Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden berücksichtigt.
4a.5	<p>Denkmalschutz </p> <p>Zu o.g. Vorhaben bestehen keine Einwände.</p> <p>Der Verzicht auf Lärmschutzwände wird durch den Fachbereich Denkmalschutz begrüßt, da dies städtebaulich problematisch ist.</p>	Es besteht kein Abwägungsbedarf, der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
4a.6	<p>Schulen </p> <p>Die Große Kreisstadt Aue-Bad Schlema verfügt als Mittelzentrum über mehrere Standorte der allgemein- und berufsbildenden Schulen. Gegenüber dem Lärmaktionsplan 2018 hat sich das Verkehrsaufkommen in den untersuchten Straßenabschnitten erhöht. Aus diesem Grund werden alle Schulstandorte, die unmittelbar oder mittelbar von möglichen Lärmbelastungen an den untersuchten Straßenabschnitten betroffen sind, betrachtet.</p> <p>1. Stadtteil Aue Die Schulstandorte der Grundschule „Johann Heinrich Pestalozzi“, Schwarzenberger Straße 30, und der Berufsschule und berufsbildende Förderschule des Vereins zur Beruflichen Förderung und Ausbildung (VBFA) e.V., Schwarzenberger Straße 10, sind von den untersuchten Lärmbelastungen unmittelbar betroffen.</p> <p>Die Grundschule „Albrecht Dürer“, Postplatz 2, und die Brünlasbergschule Aue, Schule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung, Brünlasberg 65, liegen</p>	Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	<p>nicht im Untersuchungsgebiet, sind aber durch die Ortsnähe an die Lärm-Hot-Spots im Stadtzentrum bzw. an der Auer Straße/B 101 mittelbar betroffen.</p> <p>Die anderen Schulstandorte im Stadtgebiet von Aue, -die Grund- und Oberschule Aue-Zelle, Agricolastraße 5, -die Grundschule Auerhammer, Gutsweg 2, -das Clemens-Winkler-Gymnasium Aue, Gabelsbergerstraße 8, -das Förderzentrum Erich Kästner Aue, Schule mit dem Förderschwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung, Rosa-Luxemburg-Straße 24, -das Berufliche Schulzentrum für Gesundheit, Technik und Wirtschaft des Erzgebirgskreises „Erdmann Kircheis“, Rudolf-Breitscheid-Straße 28, sowie -die Medizinische Berufsfachschule am HELIOS-Klinikum, Gartenstraße 6,</p> <p>liegen von den untersuchten Lärm-Hot-Spots weit entfernt und sind kaum oder nicht betroffen.</p> <p>2. Stadtteil Bad Schlema Die Schulstandorte in Bad Schlema, die Friedrich-Schiller-Schule-Grundschule und die Oberschule Westergebirge sind gemeinsam im Gebäude Schulberg 18 untergebracht und liegen nicht im Untersuchungsgebiet. Damit sind diese Schulen von der zu überprüfenden Lärmbelastigung nicht betroffen.</p> <p>Der Fachbereich erhebt zur Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplanes der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema keine Einwände.</p>	
4a.7	<p>Allgemeine Anmerkungen</p> <p>Bei fachspezifischen Fragen wenden Sie sich bitte direkt an den jeweiligen Bearbeiter. Bei Veränderungen der dem Antrag auf Stellungnahme zugrundeliegenden Angaben, Unterlagen und angegebenen Erklärungen wird diese ungültig.</p>	Es besteht kein Abwägungsbedarf.
4b	<p>Landratsamt Erzgebirgskreis Abteilung 3 Umwelt, Verkehr und Sicherheit Referat Straßenverkehr Paulus-Jenisius-Straße 24 09456 Annaberg-Buchholz Stellungnahme vom 23.04.2024</p>	
4b.1	<p>... die Stadt Aue-Bad Schlema ist wie kaum eine andere Stadt im Erzgebirgskreis gekennzeichnet durch den Verlauf dreier Bundesstraßen, welche allesamt das Zentrum tangieren oder sogar direkt durch dieses verlaufen. Bundesstraßen als Teil des Bundesfernstraßennetzes sind vorrangig dazu bestimmt, überörtlichen Verkehr schnell und sicher abzuwickeln und durch ihre hohe Leistungsfähigkeit das Autobahnnetz zu ergänzen. Allein aufgrund dieser Funktionen zählen die Bundesstraßen zu den Verkehrsverbindungen mit den höchsten DTV-Werten (durchschnittlicher täglicher Verkehr). Nach der Hochrechnung der amtlichen Straßenverkehrszählung 2019</p>	Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	<p>lagen diese für die B101 im Stadtzentrum bei über 13.000 Fu/24h, für die B 169 je nach Messstelle zwischen 16.000 und 18.000 Fz/24h und für die B 283 auf der Wettinerstraße bei über 11.000 Fz/24h. Auch die S 255 ist durch ihre Funktion als Autobahnzubringer zur AS Hartenstein überdurchschnittlich stark belegt. Hier lag der DTV im Jahr 2010 bei über 14.000 Fz/24h (die Werte aus der SVZ 2015, auf denen auch die Hochrechnung 2019 beruht, sind hier nicht anwendbar, da aufgrund längerer Sperrungen nur geringer Verkehr verzeichnet wurde). Entsprechende Lärmemissionen sind allein hierdurch nicht von der Hand zu weisen. Durch die tatsächlich sehr hohe Verkehrsbelegung sind die Verkehrsanlagen nahezu ausgelastet und arbeiten (z.B. auch die Lichtsignalanlagen) an der Kapazitätsgrenze.</p>	
4b.2	<p>Die als mögliche Maßnahme angeführte, generelle Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in vielen Bereichen wird ausdrücklich nicht befürwortet. Bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h dominieren die drehzahlabhängigen Motorgeräusche den durch Kraftfahrzeuge emittierten Lärm. Wind- und Rollgeräusche spielen erst oberhalb der genannten Geschwindigkeit eine maßgebliche Rolle. Fahrzeuggetriebe sind im Regelfall so abgestuft, dass sie bei 50 km/h mit hohem Wirkungsgrad in einem niedrigen Drehzahlbereich in einem großen Gang und damit unter niedrigen Lärmemissionen betrieben werden. Bei 30 km/h ist die Drehzahl in niedrigerem Gang mindestens gleich hoch und die Emissionen daher nicht geringer. Gerade bei großen Steigungen, wie sie bei fast allen Abschnitten im Stadtgebiet zu verzeichnen sind, wird, um entsprechendes Drehmoment zur Überwindung der Fahrwiderstände zu erzeugen, vermehrt in kleineren Gängen mit noch höherer Drehzahl (herunterschalten am Berg) gefahren. Hierbei könnte der Effekt entstehen, dass es zu einer Erhöhung der Lärmkennwerte im Vergleich zu denen bei 50 km/h kommt. Durch die längere Verweildauer der einzelnen Fahrzeuge im Abschnitt bei 30 km/h dauert die Lärmemission zudem länger an.</p> <p>Auch im Hinblick auf die Kapazität der Verkehrsanlagen ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht zu empfehlen. Durch die bereits angesprochene längere Verweildauer im Abschnitt reduziert sich die Durchlassfähigkeit der Fahrspur pro Zeiteinheit. Hiermit sind deutlich längere Staus vor allem im Bereich der Lichtsignalanlagen zu erwarten.</p> <p>In den stark belasteten Stunden tagsüber würde ein spürbarer Effekt auch nicht zum Tragen kommen, da aufgrund der hohen Verkehrsstärken und der Vielzahl an Knotenpunkten die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zumindest im Stadtzentrum nicht deutlich über 30 km/h liegen dürften.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur in den Nachtstunden wird ebenfalls nicht empfohlen. Auf den obigen Abschnitt zu den Geräuschen bei niedriger Geschwindigkeit sei an dieser Stelle nochmals verwiesen.</p>	<p>siehe Beschluss Nr. 1.5.2</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr ist für die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3 • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>vorgesehen. (siehe Beschluss Nr. 1.5.2)</p> <p>Die Streckenabschnitte im Bereich der Innenstadt Aue verlaufen weitestgehend eben. Lediglich im Bereich der Ortsdurchfahrt Bad Schlema sind in Teilabschnitten Steigungen vorhanden.</p> <p>Gemäß den Steckbriefen zur Lärmaktionsplanung bewirken Geschwindigkeitsreduzierungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Pegelminderungen um bis zu 3 dB. Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich.² Untersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.² Auch bei Realisierung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werden die Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 in mehreren Abschnitten weiterhin überschritten.</p> <p>In Zukunft dürften die Reifen-Fahrbahn-Geräusche auf Grund der fortschreitenden Elektromobilität noch stärker in den Vordergrund rücken. Je nach Höhe des Anteils der Elektrofahrzeuge am Straßenverkehr sollten die Geräusche der Verbrennungsmotoren in den Hintergrund der Betrachtungen rücken.</p> <p>Quellen: ² Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr www.umweltbundesamt.de/publikationen</p>

		<p>Stellungnahme des Planers: <i>„Die Darstellung, dass Motorengeräusche gegenüber den Reifen-/Fahrbahngeräuschen erst ab ca. 60 km/h dominieren, entspricht nicht dem Stand der Technik bei Betrachtung des gegenwärtigen Fahrzeugpools. Aktuelle Untersuchungen belegen, dass bereits ab 40 km/h die Reifen-Fahrbahngeräusche dominieren, insbesondere bei PKW. Rechnung getragen wird dieser Tatsache, dass bei der aktuellen Berechnungsmethode zum Straßenverkehrslärm (RLS-19 aus 2019) Unterschiede der Geräuschemission von Straßen mit 30 km/h und 50 km/h von ca. 3 dB ausgewiesen werden. Die Darstellung des LRA Erzgebirgskreis würde somit den Realitätsbezug des o.g. Berechnungsverfahrens in Frage stellen, für dessen Novellierung Fachleute immerhin 29 Jahre geforscht und gearbeitet haben (das vorherige Berechnungsverfahren RLS-90 war aus dem Jahre 1990).</i></p> <p><i>Seitens GAF wird die Argumentation des LRA Erzgebirgskreis somit abgelehnt, wobei einschränkend einzuschätzen ist, dass sich bei großen Steigungen der Effekt der Emissionsminderung bei Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h auf 30 km/h verringert.“</i></p>
4b.3	<p>Nachts stellt sich zwar das Kapazitätsproblem wahrscheinlich nicht, jedoch wird ein anderes Problem aufgeworfen: Die überwiegend recht großzügige Gestaltung des Verkehrsraums, in weiten Abschnitten sogar mit 2+1 Fahrstreifen, vermittelt dem Kraftfahrer in keinster Weise, mit 30 km/h fahren zu müssen. Demzufolge ist, gerade in der Nacht bei reduziertem Verkehrsaufkommen, zu befürchten, dass die Akzeptanz und damit die Einhaltung der Regelung sehr niedrig sein werden. Eine dann notwendige Kontrolle in großem Umfang zur Durchsetzung der angeordneten Beschilderung werden die Kräfte des Polizeivollzugsdienstes nicht dauerhaft leisten können. Damit wird deutlich, dass sich mit dieser Maßnahme keine wirksame Reduzierung der Lärmimmissionen erzielen lässt.</p>	<p>Für die Akzeptanz von Geschwindigkeitsreduzierungen hat u.a. Bedeutung, wie sich die Reisezeit verändert.</p> <p><u>Reisezeitverluste</u> Im Verkehrskonzept der PTV – Transport Consult GmbH aus Dresden vom 22. April 2024¹ wurde die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten in Verbindung mit Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet Aue-Bad Schlema untersucht. Die Ermittlung der Reisezeiten ergibt folgende Werte:</p> <p>Relation Schwarzenberg – Schneeberg Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>Verlängerung der Reisezeit um 2 min</p> <p>Relation Schwarzenberg – AS Hartenstein Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3 <p>Verlängerung der Reisezeit um 1 min</p> <p>Relation OE Aue (B 283) – Schneeberg Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>Verlängerung der Reisezeit um 3 min</p>

		<p>Relation OE Aue (B 283) – AS Hartenstein Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Löbznitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3 <p>Verlängerung der Reisezeit um 1 min</p> <p><i>¹ Aufgrund des Fehlens von zeitgünstigeren Alternativrouten im Stadtgebiet von Aue-Bad Schlema sind, unabhängig von den betrachteten Planfällen, keine relevanten Verkehrsverlagerungen aufgrund der Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten und – Zonen zu erwarten. Ebenso besitzen die Veränderungen der Reisezeiten nur wenig Relevanz, auch unter dem Aspekt, dass bereits aktuell in Spitzenzeiten in den betreffenden Abschnitten im Stadtgebiet nur Geschwindigkeiten um die 30 km/h erreicht werden können.</i></p>
4b.4	<p>Eine Verlagerung des Verkehrs ist mangels Alternativen im Umfeld nicht möglich. Die Markierung von „Radfahrspuren“, wahrscheinlich sind Schutzstreifen gemeint, wird aufgrund der Erfahrungswerte in anderen Kommunen nicht empfohlen. Zum einen geht mit dem Verlust einer Fahrspur eine sehr deutliche Kapazitätsminderung einher (aktuell wurde beispielsweise ein Verkehrsversuch mit Schutzstreifen auf dem „Blauen Wunder“ in Dresden abgebrochen, da immense Rückstaulängen und Wartezeiten im Berufsverkehr zu verzeichnen waren), zum anderen ergeben sich Probleme mit zusätzlicher Lärmbelastung durch dauerndes Befahren der unterbrochenen Dickschichtmarkierung. Auch hinsichtlich der Unterhaltung (Markierung wird schnell abgefahren und muss erneuert werden) und dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer (regelwidriges, dauerhaftes Mitbenutzen des Schutzstreifens durch KFZ) ergeben sich mehr Probleme als Vorteile. Schutzstreifen werden durch uns nicht mehr angeordnet. Es wird daher in Ermangelung geeigneter, wirksamer Maßnahmen empfohlen, den Schwerpunkt auf passiven Schallschutz der Gebäude zu legen bzw. den Lärmaktionsplan ohne Maßnahmen zu beschließen.</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p> <p>Eine Verringerung des Straßenraumes zugunsten des ruhenden bzw. Radverkehrs (Einordnung von Parkstreifen, Verbreiterung der Gehwege und Anlage von Grünflächen bzw. Radwegen) wird nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
5	<p>Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Pillnitzer Platz 3 01326 Dresden andreas.rink@smekul.sachsen.de Stellungnahme vom 07.03.2024</p>	
5.1	<p>... wir weisen darauf hin, dass im LfULG nur die Belange</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fluglärm - Anlagensicherheit / Störfallvorsorge - Natürliche Radioaktivität - Fischartenschutz und Fischerei und - Geologie <p>Gegenstand der Prüfung sind. Die Prüfung weiterer Belange ist auf Grund fehlender Zuständigkeit nicht möglich.</p> <p>Prüfergebnis</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p>

	Aus Sicht des LfULG stehen der Planung keine Bedenken entgegen. Die vom LfULG zu vertretenden Belange sind nicht berührt.	
5.2	ergänzende Stellungnahme vom 20.03.2024	
5.2.1	<p>... ergänzend zu dem formalen TÖB-Verfahren, im Rahmen dessen Ihnen durch die TÖB-Koordinatoren des LfULG bereits eine Fehlmeldung zugeleitet wurde, möchte ich Ihnen im Rahmen einer fachlichen Stellungnahme unsere Anmerkungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Aue-Bad Schlema zukommen lassen.</p> <p>Ein Textentwurf des Lärmaktionsplans 2024 wurde nicht bereitgestellt, vielmehr wird auf die LAP aus 2018 der seinerzeit selbstständigen Gemeinden Aue und Bad Schlema verwiesen. Ich gehe davon aus, dass im Ergebnis der aktuellen Diskussion über die Lärmschwerpunkte und Maßnahmenansätze basierend auf den seinerzeitigen LAP 2018 noch erstellt wird?! Eine Aktualisierung ist insbesondere für diejenigen Teile notwendig, welche durch die Lärmkartierung 2022 und die aktuellen Beteiligungen veraltet sind (Ergebnisse Lärmkartierung, Prüfung der seinerzeitigen Hot-Spots auf Aktualität, Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Maßnahmenträger). Darauf basierend können die beiden Maßnahmepläne aus 2018 sinnvoll fortgeschrieben und zusammengeführt werden.</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p> <p>Ein aktualisierter Entwurf des Lärmaktionsplanes, Stufe 4 wird nach Auswertung und Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und Träger öffentlicher Belange erarbeitet. Die LAP, Stufe 3 stellen hierbei die Ausgangslage der Planung dar. Der LAP 2024, einschließlich Maßnahmenkatalog, soll darauf basierend vom Stadtrat der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema beschlossen werden.</p>
5.2.2	<p>Zu den dem LfULG im Rahmen der TÖB-Beteiligung und auf Ihrer Website unter der Rubrik „Lärmaktionsplanung 2024“ zur Diskussion gestellten Dokumenten (Übersicht Hot-Spot-Karte sowie Steckbriefen) haben wir nachfolgende Anmerkungen:</p> <p>Hot-Spot-Karte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlage 1 (Hot-Spot-Übersicht): Aus der Legende sollte ersichtlich sein, welche Bezugsgröße für die Berechnung der Lärmkennziffer verwendet wurde (z.B. Fassadenpegel oberhalb von 55 dB(A) nachts). Grundsätzlich ist die verwendete Methode eine gute Möglichkeit, vorhandene Schwerpunkte zu identifizieren und zwecks Prioritätensetzung miteinander zu vergleichen. 	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>
5.2.3	<p>Zu den Steckbriefen (Seitenbezeichnung ergibt sich exemplarisch aus Steckbrief Nr. 1 (Goethestraße – Altmarkt) gilt aber gleichermaßen für alle Steckbriefe):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Legende in Bild 3 (Hot-Spots der Lärmaktionsplanung mit Priorität nach Lärmkennziffer LKZ der Lärm-Einwohner-Belastung) auf Seite 2 erschließt sich dem Leser nicht ohne weiteres. Die LKZ bezieht sich in der Regel auf festgelegte Raster (z.B. 100m x 100m), im Bild sind jedoch Pegelklassen angezeigt?! Dazu wäre an geeigneter Stelle eine Erläuterung hilfreich. 	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
5.2.4	<ul style="list-style-type: none"> - Auf den Seiten 3, 5 und 7 ist beim Vergleich der Lärmkarten 2017 und 2022 eine unterschiedliche Legende gewählt. Analog zu 2017 sollte auch die Darstellung der LK 2022 bei 45 dB(A) nachts bzw. 55 dB(A) am Tag beginnen. Das erleichtert die tatsächliche Vergleichbarkeit. 	Die Darstellung wurde gewählt nach den zum jeweiligen Zeitpunkt gültigen Reglementierungen zur Legendendarstellung.
5.2.5	<ul style="list-style-type: none"> - Die Tabelle „Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen“ enthält einen Punkt 3.2. „Einbau lärmindernde Fahrbahnbeläge“. Dieser fokussiert auf den Einbau von LOAxD-Asphalten (in der Bauweise LOA5D bzw. AC-D-LOA auch 	<p>Für die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schneeberger Straße (B 169), Teilbereich 1, 2 und 3 • Schwarzenberger Straße (B 101), Teilbereich 1 und 2

	<p>als „Düsseldorfer Asphalt“ bezeichnet). Dieser ist nach aktuellen Erkenntnissen nur begrenzt haltbar, sofern die entsprechende Straße von Schwerverkehr frequentiert wird. Das Vorhandensein von LSA und engen Kurvenradien führt zum schnellen Verschleiß.</p> <p>Bei der Überarbeitung der Berechnungsvorschriften (sowohl RLS-19 als auch BUB) wurden neue Deckschichtkorrekturen auch für Innerortsbereiche mit Geschwindigkeiten unter 50 km/h eingeführt. Demnach werden jetzt auch verschiedene Standard-Beläge mit Abschlägen von bis knapp 2 dB(A) versehen. Aufgrund besserer Haltbarkeit stellen diese eine Alternative zu den bislang diskutierten Sonderbauweisen für Innerortsstrecken dar. Diese Beläge sollten bei der Maßnahmenfindung mit in Erwägung gezogen werden (bzw. ggf. sind solche Oberflächen sogar bereits verbaut). Ansonsten käme im Rahmen eines anstehenden Deckschichtwechsels der Einbau eines Belages mit einer entsprechenden Deckschichtkorrektur in Frage.</p>	<p>soll auf den Einsatz von lärmindernden Asphalten bei anstehenden Fahrbahnsanierungen mit Minderungswirkung von durchschnittlich 3 dB hingewirkt werden (siehe Beschluss Nr. 1.9.1).</p> <p>Lärmoptimierter Asphalt (LOA) An der Ruhr-Universität Bochum wurde die Asphaltdeckschicht LOA 5 D (Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht) entwickelt. Der erste Einbau erfolgte 2007 in Düsseldorf im Bereich der kommunalen Straßen.</p> <p>Die alternativ angegebenen Asphalte gem. RLS 19 bewirken Pegelminderungen lediglich bis zu 2 dB.</p> <p>Die konkav ausgebildete Oberflächenstruktur (Plateaus mit Schluchten) des LOA 5 D wirkt dabei zweifach: Die sehr eben ausgebildeten Plateaus sorgen für weniger Kontaktdrücke und für niedrigere, den Reifen radial anregende Schlagenergien. Dadurch werden die Reifen weniger zu Schwingungen angeregt, d.h. daraus resultiert weniger Luftschall (Lärm). Zum anderen bilden die sogenannten Schluchten auf der Oberflächenstruktur mit einer mittleren Makrotexturtiefe von ca. 0,6 bis 0,7 mm, die sich aus dem LOA 5 D – Konzept ergeben, über die gesamte Oberfläche ein Geflecht aus kommunizierenden „Kanälen“. Durch diese Kanäle wird der aus dem Reifen-Fahrbahn-Kontakt resultierende „Air-Pumping-Effekt“, deutlich reduziert. Quelle: www.asphalt.de</p> <p>LOA5D – Lärminderung -3 bis -4 dB(A) kann erreicht werden, bei 50 km/h LOA5D sollte bei dominierenden Pkw-Verkehr eingebaut werden, Reifen-Fahrbahn-Geräusche von Lkw werden wenig reduziert. Geringere Lebensdauer, höhere Baukosten bei Erneuerung mit Binderschicht Quelle: Umwelt Bundesamt, <u>Lärmindernde</u> Fahrbahnbeläge</p> <p>Gemäß den Steckbriefen zur Lärmaktionsplanung belaufen sich die Schwerlastanteile am Gesamtverkehr zwischen 4,4%-4,7% tags und 4,9%-6,0% nachts.</p>
5.2.6	<p>- Wir regen an, in der Tabelle „Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen“ den zuständigen Maßnahmenträger zu ergänzen.</p> <p>Grundsätzlich finden wir die Herangehensweise mit Darstellung der Belastungsschwerpunkte und Diskussion potenzieller Maßnahmen anhand von Steckbriefen sehr sinnvoll und hilfreich. Zum einen wird damit eine Prioritätensetzung belastbar begründet, zum anderen besteht für den Leser die Möglichkeit, sich anhand der Bilder und Belastungsdaten einen Eindruck von der Situation zu verschaffen.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass gegenüber dem LfULG eine Zusammenfassung der Lärmaktionsplanung mittels eines Ihnen elektronisch bereitgestellten Berichterstattungsformulars zu übermitteln ist (Excel-Berichterstattungsbogen). Hierbei muss durch die Gemeinde ausschließlich Tabellenblatt 1 „— Lärmaktionsplan—“ ausgefüllt werden. Die folgenden Tabellenblätter dienen der</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis berücksichtigt.</p>

	Berichterstattung gegenüber dem Bund und werden anhand der Angaben im ersten Tabellenblatt automatisiert gefüllt.	
6	Polizeirevier Aue Lessingstraße 15 08280 Aue-Bad Schlema Stellungnahme vom 10.04.2024	
6.1	<p>... mit Schreiben vom 04.03.2024 setzen Sie uns über die Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplanes der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema in Kenntnis. Hierin werden die uns aus vorangegangenen Untersuchungen teilweise oder auch gänzlich bekannten Fakten bzw. Ergebnisse dargestellt.</p> <p>Kurz zusammengefasst lässt sich die Situation derart darstellen, dass durch eine hohe Verkehrsbelegung, geschuldet mehrerer vorhandener und überregional bedeutender Verkehrsadern – B 101, B 169, B 283, S 255-, die Lärmbelastung für Teile des Stadtgebietes Aue-Bad Schlema negativen Einflüssen unterliegt.</p> <p>Aus Sicht der Polizei kann der Situation wohl nur durch gezielte Umleitung des Durchgangsverkehrs bzw. bestimmter Verkehrsarten (z.B. Schwerverkehr) effektiv begegnet werden. Hierzu bedarf es allerdings einer umfassenden Konzeption zu Verkehrsentwicklung der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema im mittel- und auch langfristigen Zeitfenster.</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für eine wünschenswerte Verkehrsverlagerung im Allgemeinen sowie der Schwerlastanteile im Besonderen sind derzeit keine Ansatzpunkte erkennbar.</p>
6.2	<p>Die hier zur Diskussion stehende Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h wird, wie bereits im Aktionsplan dargelegt, nur marginale Wirkung zeigen. Erfahrungen aus der polizeilichen Verkehrsüberwachung lassen erkennen, dass seitens der Verkehrsteilnehmer eine derart reduzierte Geschwindigkeit auf wenig Akzeptanz stößt, da vorbezeichnete Innerortsstraßen nach ihrem Zustand für eine ortsübliche Geschwindigkeit von 50 km/h ausgebaut sind.</p> <p>Daran wird sich ein nicht zu unterschätzender Prozentsatz orientieren. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt zudem vermutlich zur Herabsetzung der Qualität des Verkehrsflusses als auch der Durchlassfähigkeit und Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte mit Lichtzeichenregelung.</p> <p>Es ist auch zu befürchten, dass durch das Abbremsen und wieder Beschleunigen des Fahrverkehrs überhaupt keine positive Beeinflussung des Lärmpegels stattfinden wird. Zudem liegt in Zeiten größter Verkehrsstärken, hier beziehen wir uns auf den jeweiligen Berufsverkehr, die gefahrene Geschwindigkeit im Kernbereich der Stadt wesentlich unter der hier angedachten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h liegt, so dass es hierdurch keine situative Verbesserung gäbe.</p> <p>Unsere Stellungnahme zum Vorschlag der Lärmproblematik mit einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h beikommen zu wollen, stützen wir u.a. auf § 45 Abs. 9 StVO. Die Ausführungen lassen eine Beschränkung für den fließenden Verkehr nur bei Feststellung besonderer Gefahrenlagen zu, welche im Sachzusammenhang nicht gegeben scheinen.</p>	<p>siehe Beschluss Nr. 1.5.2</p> <p>Für die Akzeptanz von Geschwindigkeitsreduzierungen hat u.a. Bedeutung, wie sich die Reisezeit verändert.</p> <p><u>Reisezeitverluste</u> Im Verkehrskonzept der PTV – Transport Consult GmbH aus Dresden vom 22. April 2024¹ wurde die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten in Verbindung mit Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet Aue-Bad Schlema untersucht. Die Ermittlung der Reisezeiten ergibt folgende Werte:</p> <p>Relation Schwarzenberg – Schneeberg Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>Verlängerung der Reisezeit um 2 min</p> <p>Relation Schwarzenberg – AS Hartenstein Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3 <p>Verlängerung der Reisezeit um 1 min</p> <p>Relation OE Aue (B 283) – Schneeberg Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p>

- Wettinerstraße (B 283)
- Goethestraße-Altmarkt (B 101)
- Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2

Verlängerung der Reisezeit **um 3 min**

Relation OE Aue (B 283) – AS Hartenstein

Betrifft die Belastungsschwerpunkte

- Wettinerstraße (B 283)
- Goethestraße-Altmarkt (B 101)
- Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3

Verlängerung der Reisezeit **um 1 min**

¹ Aufgrund des Fehlens von zeitgünstigeren Alternativrouten im Stadtgebiet von Aue-Bad Schlema sind, unabhängig von den betrachteten Planfällen, keine relevanten Verkehrsverlagerungen aufgrund der Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten und – Zonen zu erwarten. Ebenso besitzen die Veränderungen der Reisezeiten nur wenig Relevanz, auch unter dem Aspekt, dass bereits aktuell in Spitzenzeiten in den betreffenden Abschnitten im Stadtgebiet nur Geschwindigkeiten um die 30 km/h erreicht werden können.

Gemäß den Steckbriefen zur Lärmaktionsplanung bewirken Geschwindigkeitsreduzierungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Pegelminderungen um bis zu 3 dB. Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich.² Untersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.² Auch bei Realisierung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werden die Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 in mehreren Abschnitten weiterhin überschritten.

Quellen:

² Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr

www.umweltbundesamt.de/publikationen

Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) können Anordnungen/ Beschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm erlassen werden. Innerhalb der in den Steckbriefen beschriebenen durch Verkehrslärm belasteten Gebiete grenzt Wohnbebauung zumeist unmittelbar an die Verkehrsflächen an. Die Befugnis nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO wird durch § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO insofern modifiziert, als dass Voraussetzung für die Beschränkung des fließenden Verkehrs (Tempo 30) eine besondere öffentliche Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung, hier durch Lärm, erheblich übersteigt. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) können im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als

Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zu Maßnahmen ermächtigt, herangezogen werden. Denn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist. (BayVGH, Urteil v. 12. April 2016 – 11 B 15.2180 Rn. 20, juris) Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung sollte demnach jedenfalls ein Indiz dafür sein, dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitsschwelle in straßenrechtlicher Hinsicht erreicht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nach den Ergebnissen der Kartierung 2023 (RLS-19, siehe Steckbriefe zur Lärmaktionsplanung) an den Belastungsschwerpunkten eine deutliche Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSch97 zu verzeichnen ist. Die Grenzwerte der VLärmSch97 liegen über den der 16. BImSchV (siehe Übersicht unten).

Für die Belastungsschwerpunkte

- Wettinerstraße (B 283)
Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gem. VLärmSch97 für Kern- und Mischgebiete von 4-6 dB
- Goethestraße-Altmarkt (B 101)
Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gem. VLärmSch97 für Mischgebiete von 6-8 dB
- Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3
Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gem. VLärmSch97 für Wohn- und Mischgebiete bis zu 3/6 dB, für Kerngebiete bis zu 6 dB
- Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2
Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gem. VLärmSch97 für Wohn- und Mischgebiete bis zu 7 dB

Die Straßenverkehrsbehörde hat insofern die Interessen der Verkehrsteilnehmer und die Belange des Straßenverkehrs gegen die Interessen der betroffenen Anwohner im Rahmen ihrer Ermessensausübung abzuwägen.

Übersicht Immissionsgrenzwerte:

	VLärmSch97		16. BImSchV	
Wohngebiete	Tag	70 dB(A)	Tag	59 dB(A)
	Nacht	60 dB(A)	Nacht	49 dB(A)
Kern-, Dorf- u. Mischgebiete	Tag	72 dB(A)	Tag	64 dB(A)
	Nacht	62 dB(A)	Nacht	54 dB(A)

7	Stadtverwaltung Aue-Bad Schlema Untere Straßenverkehrsbehörde Goethestraße 5 08280 Aue-Bad Schlema Stellungnahme vom 24.04.2024	
7.1	<p>... Die dargelegten Fakten und Ergebnisse der Lärmaktionsplanung spiegeln zum großen Teil unsere Erkenntnisse wieder, die uns bereits aus früheren Untersuchungen bekannt sind.</p> <p>Zusammenfassend ergibt sich daraus, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, verursacht durch mehrere bedeutende Verkehrsadern, wie die B 101, B 169, B 283 und S 255, Teile des Stadtgebietes von Aue-Bad Schlema einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt sind. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass es aus unserer Erfahrung heraus fraglich ist, dass die Verkehrsmenge aus der B 101 Schwarzenberger Straße im Jahr 2021 im Durchschnitt um ca. 5.500 Fahrzeuge geringer war als im Jahr 2017. Mögliche Ursachen sollten bei der Verkehrszählung berücksichtigt werden, um eine präzisere Analyse der Verkehrsbelastung zu ermöglichen.</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Daten der Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 (15.500 Fahrzeuge/24h) und 2021 (9.984 Fahrzeuge/24h) wurden in Zuständigkeit des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) übermittelt und in die aktuelle Planung übernommen.</p> <p>Mit Stellungnahme vom 30.04.2024 führt das Landesamt Folgendes aus: <i>„...es handelt sich bei der von Ihnen angesprochenen Zählstelle auf der B 101 (Schwarzenberger Str.) um die Zs-Nr. 54421106. Im Jahr 2010 wurden im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählung SVZ dort 16.217 Kfz/24 Stunden gezählt. 2015 war der Zählwert (in Höhe von 11.598 Kfz) durch eine Vollsperrung beeinflusst, daher konnten diese Daten für die Lärmkartierung 2017 nicht verwendet werden und es wurde der letzte belastbare Wert aus 2010 für die Kartierung 2017 verwendet. Für die Lärmkartierung 2022 gab es das generelle Problem, dass die SVZ 2020 aufgrund des mit der Coronapandemie zusammenhängenden Verkehrseinbruchs um ein Jahr nach 2021 verschoben wurde, deren Ergebnisse Lärmkartierung 2022 nicht mehr rechtzeitig vorlagen. Daher wurde bundesländerübergreifend entschieden, für die Lärmkartierung 2022 mit den durch die Bundesanstalt für Straßenwesen auf das Bezugsjahr 2019 hochgerechneten Zählwerten der SVZ 2015 zu arbeiten. Allerdings war das im konkreten Fall wenig hilfreich, da genau diese Daten aus 2015 und damit auch deren Hochrechnung auf 2019 baustellenbeeinflusst war. In diesen Fällen haben wir zusammen mit der für die SVZ verantwortlichen LIST Rochlitz mbH die Zählwerten der SVZ 2021 für einzelne Zählstellen, so auch die 54421106 in Aue vorfristig auswerten lassen (erste Prognose der ungefähren Höhe des Verkehrsaufkommens anhand der Zählwerten). Hier ergab sich ein Kfz-Aufkommen von 9.878 für das Jahr 2021. Dieser Wert ist dann in die Lärmkartierung eingeflossen. Der relativ große Sprung im Verkehrsaufkommen liegt also zwischen den Jahren 2010 und 2021. Dieser deutlich niedrigere vorab ermittelte Wert wurde dann nach Freigabe der amtlichen Ergebnisse der SVZ 2021 im Jahr 2022 bestätigt, hier lag der endgültige DTV-Wert für die Zählstelle noch ein wenig unter dem für die Lärmkartierung 2022 verwendeten Datensatz.“</i></p> <p>Auf Grund der wahrnehmbaren Verkehrsbelastung wurde der Belastungsschwerpunkt in das Maßnahmenpaket 3 aufgenommen. Für den Belastungsschwerpunkt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwarzenberger Straße (B 101), Teilbereich 1 und 2 <p>ist auf den Einsatz von lärm mindernden Asphalten bei anstehenden Fahrbahnsanierungen mit Minderungswirkung von durchschnittlich 3 dB hinzuwirken (siehe Beschluss Nr. 1.9.1).</p>
7.2	Um eine effektive Lösung herbeizuführen, sollten sich alle Behörden über die möglichen Auswirkungen auf den Individual- und Schwerlasttransport deutlich sein.	Es besteht kein Abwägungsbedarf, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	<p>Ebenso sollte eine gewisse Weitsicht bei Einschränkungen im Auge behalten werden. Hierbei spielt der Fahrradverkehr und auch der aktuelle Stand der Technik eine wesentliche Rolle.</p>	
7.3	<p>Eine Umleitung des Verkehrs, vom klassifizierten Netz auf Ortsstraßen könnte aus unserer Sicht dazu beitragen, den Lärm im klassifizierten Netz zu reduzieren. Dies würde jedoch eine erheblich höhere auf den Ortsstraßen bedeuten, die für diese Frequentierung insbesondere im Schwerlastverkehr nicht ausgelegt und ausgebaut sind. Zudem würde der Lärm in reine Wohngebiete gelenkt werden und dadurch neue Konflikte entstehen. Zudem würden aufgrund der höheren Belastung des Ortsstraßennetzes höhere Unterhaltungs- und Ausbaukosten zulasten der Stadt erforderlich.</p> <p>Weiterhin sollte man sich bewusst sein, dass dann z. T. längere Fahrstrecken zu absolvieren sind und es entsprechend zu mehr Schadstoffausstoß führen könnte und der Verbrauch an Kraftstoff höher würde. „Wer das eine will, muss das andere mögen.“</p>	<p>Es besteht kein Abwägungsbedarf.</p> <p>Für (wünschenswerte) Verkehrsverlagerungen im Allgemeinen (neue Trassen) sind gemäß den Untersuchungen zur Lärmaktionsplanung, Lärm/Einwohnerbelastung keine Ansatzpunkte erkennbar.</p> <p>Eine Verlagerung der Verkehre, insbesondere der Schwerlastanteile ist nicht Bestandteil der zu beschließenden Maßnahmeplanung zur Lärmaktionsplanung Stufe 4.</p>
7.4	<p>Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h, wie im Aktionsplan erwähnt, wird nach unserer Einschätzung kaum eine Veränderung des Lärmpegels erreichen. Unsere Erfahrungen aus der Verkehrsüberwachung zeigen, dass eine derartige Geschwindigkeitsbegrenzung bei den Verkehrsteilnehmern auf wenig Akzeptanz stoßen wird. Dies liegt unter anderem daran, dass die betroffenen Innerortsstraßen baulich für eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt sind, woran sich ein erheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer orientieren wird.</p> <p>Des Weiteren könnte eine Geschwindigkeitsreduzierung die Qualität des Verkehrsflusses sowie die Leistungsfähigkeit der betroffenen Lichtzeichenanlagen beeinträchtigen und zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation führen. Wir würden uns damit den Verkehr viel länger in der Innenstadt behalten, was wiederum zu einer Verschlechterung der Umweltbelastung führen kann. In Zeiten von starkem Verkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs, liegt die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit im Kernbereich der Stadt bereits deutlich unter der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzung, so dass eine situative Verbesserung fraglich erscheint.</p> <p>Um eine effektive Lösung des Lärmschutzes zu erreichen, ist es unerlässlich, dass alle beteiligten Behörden ein grundsätzliches Interesse an der Problemlösung zeigen. Dabei müssen verschiedene Aspekte berücksichtigt werden, darunter verkehrsrechtliche, bauliche und gesetzliche Bedingungen. Nur durch eine umfassende Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den zuständigen Stellen können nachhaltige Maßnahmen zur Lärminderung entwickelt werden und umgesetzt werden. Allein eine symptomatische Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h innerorts im klassifizierten Netz wird nicht das Allerheilmittel sein. Es ist zu befürchten, dass dann ein Ausweichen ins Ortsstraßennetz erfolgt. Die Auswirkungen sollten gut überlegt werden.</p>	<p>siehe Beschluss Nr. 1.5.2</p> <p>Für die Akzeptanz von Geschwindigkeitsreduzierungen hat u.a. Bedeutung, wie sich die Reisezeit verändert.</p> <p><u>Reisezeitverluste</u> Im Verkehrskonzept der PTV – Transport Consult GmbH aus Dresden vom 22. April 2024¹ wurde die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten in Verbindung mit Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet Aue-Bad Schlema untersucht. Die Ermittlung der Reisezeiten ergibt folgende Werte:</p> <p>Relation Schwarzenberg – Schneeberg Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>Verlängerung der Reisezeit um 2 min</p> <p>Relation Schwarzenberg – AS Hartenstein Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Löbnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 u. 3 <p>Verlängerung der Reisezeit um 1 min</p> <p>Relation OE Aue (B 283) – Schneeberg Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Auer Straße (B 169) in Bad Schlema, Teilbereich 1 und 2 <p>Verlängerung der Reisezeit um 3 min</p>

		<p>Relation OE Aue (B 283) – AS Hartenstein Betrifft die Belastungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wettinerstraße (B 283) • Goethestraße-Altmarkt (B 101) • Lößnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Teilbereich 2 und 3 <p>Verlängerung der Reisezeit um 1 min</p> <p><i>¹ Aufgrund des Fehlens von zeitgünstigeren Alternativrouten im Stadtgebiet von Aue-Bad Schlema sind, unabhängig von den betrachteten Planfällen, keine relevanten Verkehrsverlagerungen aufgrund der Einrichtung von Tempo-30- Abschnitten und – Zonen zu erwarten. Ebenso besitzen die Veränderungen der Reisezeiten nur wenig Relevanz, auch unter dem Aspekt, dass bereits aktuell in Spitzenzeiten in den betreffenden Abschnitten im Stadtgebiet nur Geschwindigkeiten um die 30 km/h erreicht werden können.</i></p> <p>Gemäß den Steckbriefen zur Lärmaktionsplanung bewirken Geschwindigkeitsreduzierungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Pegelminderungen um bis zu 3 dB. Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich.² Untersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitsenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.² Auch bei Realisierung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werden die Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 in mehreren Abschnitten weiterhin überschritten.</p> <p><u>Quellen:</u> ² Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr www.umweltbundesamt.de/publikationen</p>
8	Städtebund „Silberberg“Geschäftstelle Goethestraße 5 08280 Aue-Bad Schlema	
8.1	Der Träger äußerte sich nicht.	-
9	Gemeindeverwaltung Zschorlau August-Bebel-Straße 79 08321 Zschorlau	
9.1	Der Träger äußerte sich nicht.	-
10	Gemeindeverwaltung Bockau Schneeberger Straße 49 08324 Bockau	
10.1	Der Träger äußerte sich nicht.	-
11	Stadtverwaltung Hartenstein	

	Marktplatz 9 08118 Hartenstein	
11.1	Der Träger äußerte sich nicht.	-
12	Auer Wohnungsbaugesellschaft mbH Poststraße 13 08280 Aue-Bad Schlema	
12.1	Der Träger äußerte sich nicht.	-

Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Untersuchungen zur Lärmaktionsplanung Stufe 4, Lärm/Einwohnerbelastung der Gesellschaft für Akustik und Fahrzeugmesswesen mbH (GAF) Stand März 2024

Es liegen keine Stellungnahmen und Hinweise aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vor.	
<i>Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 47d Abs. 3 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes erfolgte mit dem Hinweis, dass Vorschläge und Hinweise für die Lärmaktionsplanung (auch bisher nicht berücksichtigte Lärmschwerpunkte) in der Zeit vom 18.03.2024 bis einschließlich 30.04.2024 schriftlich an die Große Kreisstadt Aue-Bad Schlema sowie elektronisch an planung@ae.de gesendet werden bzw. mündlich zur Niederschrift im Rathaus der Stadt Aue-Bad Schlema während der üblichen Sprechzeiten unterbreitet werden können, durch Veröffentlichung im Wochenendspiegel Erzgebirge, Ihr Wochenspiegel für Aue-Schwarzenberg vom 15.03.2024.</i>	

Nr.	Stellungnahmen und Hinweise aus der Beteiligung der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Beschlussvorschlag
Folgende Stellungnahme liegt der Verwaltung mit Posteingang 21.05.2024 vor.		
13	<p>██████████ 08280 Aue-Bad Schlema elektronische Stellungnahme vom 21.05.2024 (Posteingang)</p>	
13.1	<p>...seit mehreren Jahren versuche ich, auch im Namen der Bewohner des Waldberges in Aue, dass der Lärm auf der Brücke des Zubringers reduziert wird. Dazu hatte ich mehrere Versuche gestartet, die ich als Dateien mit angehängt habe. Ergänzend zu den Ausführungen muss ich sagen, dass mit einer Nachjustierung des Lärmmessgerätes teilweise eine Lärmbelastung von über 50 dB erreicht wird. Das bedeutet, dass die in den Dateien gezeigten Werte deutlich höher waren. Sicher kann es vorkommen, dass bei für Messungen ungünstigen Luftverhältnissen gar nichts zu hören ist. Die Regel ist jedoch, dass man meint, hinter der Lärmschutzwand einer Autobahn zu wohnen. Es ist einfach der Dauerschallpegel in Einheit mit dem Geräusch beim Überfahren der Dehnungsfugen. Man hört genau, wann ein Auto auf die Brücke fährt und dieses wieder verlässt. Dabei spielt es keine Rolle, ob ein Einzelfahrzeug oder eine Kolonne kommt.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Lärmaktionsplan, Stufe 4 berücksichtigt.</p> <p>Beim Überfahren von Fahrbahnübergängen auf Brücken können impulshaltige Rollgeräusche mit zum Teil hohen Schallpegeln entstehen, die von Anwohnern störend empfunden werden. Die Geräusche werden hierbei sowohl nach oben über das Reifen-Fahrbahn-Geräusch als auch nach unten über die Brückenkonstruktion (z.B. das Widerlager) abgestrahlt. Der Schallpegel ist neben der Art des überfahrenden Fahrzeuges maßgeblich von der Konstruktion und dem Wartungszustand des Fahrbahnübergangs abhängig. Das Brückenbauwerk liegt außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt. Zuständig für das Brückenbauwerk im Zuge der S 255 ist das Sächsische Landesamt für Straßenbau und Verkehr.</p>

	<p>Das Argument des Verkehrsflusses kann hier auch nicht wirklich gelten. Jedes Mal, wenn ich aus Hartenstein gekommen bin, war die Ampel rot. Der Stopp ist also „vorprogrammiert“.</p> <p>Jeder der über die Brücke fährt, sollte mal den Test machen, von 100 auf 50 km/h abbremsen. Man hört fast nichts mehr.</p> <p>Für die Wohnqualität wäre es ein echter Zugewinn. Deshalb bitten wir nochmals um eine positive Prüfung.</p> <p>Deshalb bitte ich das in den Stadtrat nochmals einzubringen.</p>	<p>Das Standardberechnungsverfahren der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung sieht eine Berücksichtigung von Fahrbahnunetigkeiten, wie beispielsweise Fahrbahnübergänge an Brückenbauwerken, nicht vor. Es ist jedoch allgemein bekannt, dass solche Fahrbahnübergänge punktuell zu Geräuschüberhöhungen führen können, welche sich störend auf Anwohner auswirken.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z.B. auf 50 km/h) im betreffenden Abschnitt der S 255 erscheint durchaus geeignet, Geräuschspitzen beim Überfahren der Fahrbahnübergänge abzumildern.</p> <p>Insofern wird das Sächsische Landesamt für Straßenbau und Verkehr ersucht, eine Messtechnische Prüfung durchzuführen, um die beim Überfahren der Fahrbahnübergänge am Brückenbauwerk über den Lößnitzbach im Zuge der S 255 entstehenden impulsartigen Rollgeräusche zu qualifizieren. Die Auslöseschwellen der VLärmSchR97 und Lärmschutz-Richtlinien-StV sind bei der anschließenden Beurteilung zu berücksichtigen.</p>
--	---	--

Anlagen:

- Untersuchungen zur Lärmaktionsplanung, Lärm/Einwohnerbelastung der Gesellschaft für Akustik und Fahrzeugmesswesen mbH (GAF) Stand 04 / 2024 sowie Kosten/Nutzen-Analyse der favorisierten Lärminderungsmaßnahmen zu Hot-Spots der Lärm-/Einwohnerbelastung:
 - Goethestraße – Altmarkt (B 101)
 - Wettinerstraße (B 283)
 - Schneeberger Straße (B 169) in Aue
 - Schwarzenberger Straße (B 101)
 - Lößnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße
 - Auer Straße (B 169) in Bad Schlema
- Karte „Ruhige Gebiete“ zur Lärmaktionsplanung zu Nr. 3.2 der Abwägungstabelle
- Verkehrskonzept der PTV Transport Consult GmbH vom 23.04.2024