

## Argumente

Vor den Neubau der B 174 war mein Grundstück in ausreichender Entfernung von der B 174 und wies keine Vorbelastung durch Verkehrslärm und Abgase auf. Mein Grundstück grenzt unmittelbar an das Landschaftsschutzgebiet „Augustusburg-Sternmühlental“

Seit Inbetriebnahme der B 174 neu ist ein Aufenthalt im Freien oder das Schlafen bei offenen Fenster nahezu unmöglich.

Besonders in den Nachtstunden ab ca. 01:00 Uhr (an Sonntagen ab 22.00 Uhr) werde ich regelmäßig durch den anrollenden Schwerlastverkehr aus Tschechien geweckt. Auf Grund der fehlenden und nach meiner Ansicht falsch gebauten Schallschutzwände sind die Fahrzeuge vom Schwarzen Holz bis zur Hermersdorfer Straße hörbar. Dies führt zu minutenlangem an- und abschwelldem Lärm.

Seit Inbetriebnahme der B 174 habe ich mit Schlafstörungen, Konzentrationsmängeln, Bluthochdruck, Herzbeschwerden und erhöhte Blutzuckerwerte zu kämpfen.

Nachdem Sie fast 3 Jahre lang in allen möglichen öffentlichen Veranstaltungen behauptet haben, bei der Planung und der Bauausführung seien keine Fehler gemacht worden, wurden nun doch Fehler festgestellt. Eine Korrektur lehnen Sie nun aber ab.

Jede vernünftige Planung versucht den überregionalen Schwerlastverkehr aus der Stadt herauszuhalten, nur Chemnitz nicht. Hier führt der gesamte Verkehr von und nach Osteuropa über die Zschopauer Straße und den Südring, durch stark bewohntes Gebiet.

Unter Höchstmaß an aktiven Lärmschutz verstehe ich auch, dass geschlossene Lärmschutzanlagen gebaut werden und Lücken und Unterbrechungen möglichst vermieden, bzw. fachgerecht, dem Stand der Technik entsprechen ausgeführt werden. Die Lücke zwischen Lärmschutzwand und -wall vor der Gemarkung Gehege ist nicht fachgerecht. Sie ist ein Witz.

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

- Ausreichende Länge und Lückenlosigkeit (ist nicht gegeben)
- Ausreichende Höhe über der Sichtlinie zum Schallempfänger (ist nicht gegeben)
- Richtige Anordnung an der Schallquelle (ist in Teilen nicht gegeben)
- Entsprechende Ausbildung der Oberfläche (kann man zu mindestens noch besser machen)

Sie haben im Planfeststellungsverfahren den Anschein erweckt, die Trasse werde abgesenkt, vgl. Unterlagen zur Regelung lärmtechnischer Sachverhalte, Pkt. 2 Seite 8 : „Die Trasse verläuft im Weiteren von Bau-km 1+600 bis Bau-km 2+100 teilweise im Geländeeinschnitt zwischen der Wohnbaufläche Gartenstadt , den Bauflächen Shakespearestraße und der Siedlung am Erlenwald. Stattdessen wurde die Straße im Bereich des Gewerbegebietes um ca. 10 m angehoben, um dann in Richtung der Abfahrt Altenhain wieder abgesenkt zu werden. In der weiteren Folge steigt die Straße, in Richtung Siedlung Ruhebank erneut an. Auch in diesem Abschnitt, zwischen Abfahrt Altenhain und Siedlung Ruhebank, wurde sie derart angehoben, dass sie die gesamten Ortsteile Altenhain und Kleinolbersdorf, auf unerträgliche Art und Weise, beschallt.

Auf Grund der Nichteinhaltung obiger Aussagen und der sich daraus ergebenden Lärm- und Feinstaubbelastung, beantrage ich entlang des noch ungeschützten Straßenabschnitts zwischen Kleinolbersdorf und Altenhain, sowie zwischen der Abfahrt Altenhain und Siedlung Ruhebank, die

Fortführung des Schallschutzwalls oder die Errichtung einer Schallschutzwand und die Erhöhung der bereits vorhandenen niedrigen Schallschutzwand.

Als Eingangsdaten, wie z.B. Verkehrsbelegung oder Immissionspunkte, wurden unverändert aus dem Planfeststellungsverfahren übernommen. Hiergegen erhebe ich Widerspruch.

Insbesondere ist nicht ersichtlich, wie Sie die Reflektion durch die unterschiedlich hohe Ausführung der Lärmschutzwände berücksichtigt haben. Auch beim Einsatz von hochabsorbierenden Wandelementen wird der auftreffende Schalldruck lediglich teilabsorbiert, d.h. es ist durchaus noch eine Reflexion vorhanden.

Der LKW-Anteil hat nachts fast 20 % erreicht. Nach Ihren Zählungen wird jedoch die gesamt prognostizierte LKW-Menge noch nicht erreicht. Dieses ist nicht verwunderlich, da einige Anschlussbaumaßnahmen noch nicht realisiert sind, z.B. die Anbindung von Prag, die Ortsumgehung Hohndorf und der weitere Ausbau des Südrings in Richtung Dresden. Durch den Abschluss dieser Baumaßnahmen und unter Berücksichtigung der durch die Verkehrsprognose 2025 prognostizierten weiteren Zunahme des Schwerlastverkehrs, ist eine Überschreitung der von Ihnen angenommenen Verkehrszahlen mehr als wahrscheinlich. Dieses ist auch zu erwarten, wenn man betrachtet, dass die B 174 für den Schwerlastverkehr von Ost- nach Westeuropa, incl. der Umfahrung Prag, die optimale Variante darstellt.

Im Weiteren führen Sie aus, dass zu unserem Vorteil die maßgebenden Geschwindigkeiten für PKW und LKW herabgesetzt verändert wurden. Leider wird die Geschwindigkeitsbeschränkung durch die Verkehrsteilnehmer nicht angenommen. LKW fahren in der Regel auf der Strecke meist 80 km/h.

Ich habe mein Grundstück und Haus auch als Altersvorsorge gekauft. Der durch Verkehr verursachte Lärm in Städten trägt ganz entscheidend dazu bei, dass sich der Wohnwert einzelner Gebäude, Straßenzüge und ganzer Wohnquartiere vermindert. Eine laute Wohngegend ist eine schlechte Wohngegend. Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Tagesmittelungspegel von 45 dB(A) nachweisbar. Der Wertverlust für das Haus mit Grundstück, welcher nur annähernd zu beziffern ist, ist immens. Ich möchte sogar so weit gehen, dass unter den heutigen Bedingungen das Haus unverkäuflich ist und damit finanziell für mich und meine Erben ein Verlustgeschäft ist.

Bei entsprechenden finanziellen Voraussetzungen, würde ich lieber heute als morgen wegziehen.