

Stadt Chemnitz · Dezernat 6 · 09106 Chemnitz

Dienstgebäude Annaberger Straße 89
09120 Chemnitz

Stadtrat der Stadt Chemnitz
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtrat
Herrn Bernhard Herrmann

Datum 25. Juni 2015
Unser Zeichen
Durchwahl
Auskunft erteilt
Zimmer
Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom 12. Juni 2015
E-Mail

RA-373/2015

Nachfrage zur Verkehrssituation im Umfeld der ausgebauten Zschopauer Straße

Sehr geehrter Herr Herrmann,

vielen Dank für Ihre Anfrage, die ich im Auftrag der Oberbürgermeisterin gern wie folgt beantworten möchte:

Ihre Fragen:

1)

Kann der erfolgte Ausbau der B 174 in diesem Abschnitt tatsächlich als anbaufrei bezeichnet werden, gerade auch angesichts der abschnittsweise gefährlich nah an die Fahrbahnen heran reichenden Radwege? Bitte erläutern Sie diesen Widerspruch.

Die Zschopauer Straße ist nahezu als anbaufreie Bundesstraße ausgebaut, um einen zügigen und sicheren Verkehrsfluss zu erzielen. Im Rahmen der Planung wurden u.a. die Anbindung der Grundstücke neu geregelt sowie die Zahl der Knotenpunkte und deren Signalisierung festgelegt. Mit dem Bau der neuen Anliegerstraßen wird die vorhandene Wohnbebauung nicht mehr direkt von der B 174 aus erschlossen. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer erfolgt separat auf gemeinsam geführten Geh-/Radwegen hinter der Lärmschutzwand. Sie werden in der Nähe der Knotenpunkte an die Fahrbahn herangeführt, um Fußgänger und Radfahrer an die Querungsstellen zu bringen. Diese Straßengestaltung entspricht sowohl der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) als auch der Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06) und ist charakteristisch für Hauptverkehrsstraßen mit hohen Verkehrsstärken.

2)

Die „geschlossene Bebauung“ wird „für den ortseinwärts Fahrenden“ auf der linken Seite, trotz der hohen Schallschutzmauern, mindestens ab der Georgistraße erkennbar. Warum wurde das Ortseingangsschild dennoch bis nahe an den Richterweg ortseinwärts versetzt?

Die Aufstellung der neuen Ortstafeln erfolgte nach den Vorschriften der StVO und der

...

dazugehörigen Verwaltungsvorschrift. Eine erkennbare „geschlossene Bebauung“ im Sinne der StVO liegt nicht vor, wenn man hinter der Lärmschutzwand Giebel und Dächer sehen kann. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Abgesehen von der einzelnen Erschließung der Tankstelle ist das ab Höhe Richterweg der Fall. Durch den Bau der Lärmschutzwände ist eine Rückversetzung an den ursprünglichen Standort (Höhe Bergfrieden) nicht möglich, da die verkehrsrechtliche Anordnung einer verwaltungsgerichtlichen Überprüfung nicht standhalten würde.

Seit der Verkehrsfreigabe des städtischen Abschnittes Ende des Jahres 2014 erfolgt eine ständige Prüfung des reibungslosen Verkehrsablaufs. Neben Verkehrsbeobachtungen und Unfallauswertungen wird auch auf die gute Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen geachtet. Anhand dieser Untersuchungsergebnisse können Änderungen in der Beschilderung notwendig werden.

Verkehrszeichen sind in der Regel am rechten Fahrbahnrand aufzustellen. Wo es nötig ist, können sie auch auf beiden Straßenseiten, bei getrennten Fahrbahnen auf beiden Fahrbahnseiten angeordnet werden. Da die Richtungsfahrbahnen der Zschopauer Straße nur durch eine Markierung voneinander getrennt sind, konnte die linke Ortseingangstafel nur am linken Straßenrand ergänzt werden. Eine gute Erkennbarkeit der Verkehrszeichen (insbesondere der Ortseingangstafel) ist jedoch ausschlaggebend für das StVO-konforme Verhalten der Fahrzeugführer.

Aus diesem Grund ist es vorgesehen, den Standort der Ortstafel in landwärtige Richtung bis nach der Georgistraße zu verlegen. Hier kann auf der Mittelinsel die Ortstafel linksseitig ergänzt werden und ist so im Gegensatz zum jetzigen Standort von allen Fahrspuren aus jederzeit erkennbar. Dazu ist jedoch vorher das Signalprogramm der Ampelanlage Georgistraße an die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h anzupassen.

3)

Welche Gründe stehen angesichts der u. E. zu Recht von den Anwohnern (ca 250 Unterzeichner einer Stellungnahme liegt unserer Fraktion vor) angemahnten Lärmschutz- und Sicherheitsdefizite einer Verminderung der Geschwindigkeit auf Tempo 50 entgegen?

Wie bereits eingangs erwähnt, ist die Zschopauer Straße nahezu als anbaufreie Bundesstraße ausgebaut worden, um die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 174 wegen der Netz-, Transport und Entlastungsfunktion der Bundesstraße zu gewährleisten.

Im Rahmen der Planung wurden neben der Neuansbindung der Grundstücke auch die Anzahl der Knotenpunkte und deren Signalisierung festgelegt. Über verkehrstechnische Untersuchungen konnten die günstigsten Signalprogramme in Abhängigkeit von der Verkehrsbelegung umgesetzt werden. Außerdem wurden die Schallschutzwände fahrbahnnah eingeordnet, so dass insgesamt die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeit von 70 km/h zwischen Richterweg und alter Zschopauer Straße gegeben waren.

Mit dem Ausbau der Zschopauer Straße und der Errichtung der Lärmschutzwände entstand praktisch sichtbar ein Außerortsbereich (siehe auch 2.). Mit der Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h wurde bereits auf Lärmschutz- und Sicherheitsaspekte abgestellt.

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

...

Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt.

Sollten sich im laufenden Verkehrsgeschehen weitere nachweisbare Gefahrenlagen ergeben, wird nach Prüfung gegebenenfalls mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen reagiert werden (siehe Versetzung der Ortstafel aus Gründen der Verkehrssicherheit und damit Tempo 50 ab der Georgstraße). Eine generelle Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h aus angenommenen fehlenden Lärmschutz- und Sicherheitsempfinden heraus ist nicht möglich.

4)

Warum trägt die Stadt – getreu dem Verursacherprinzip – nicht die Kosten für den Winterdienst für neu neben der ausgebauten B 174 geschaffene Verkehrsflächen? Entspricht diese Vorgehensweise im Sinne einer Gleichbehandlung der üblichen Vorgehensweise bei anderen Straßenausbauprojekten?

Die Frage nach dem Winterdienst oder der Straßenreinigung spielte im Planfeststellungsverfahren bei den wenigsten Bürgern eine Rolle. Bei Anfragen wurde jedoch stets auf die zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme geltende Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung verwiesen.

Es gibt keinen Grund, den Winterdienst den Bürgern im Sinne der Gleichbehandlung in der Gesamtstadt nicht aufzuerlegen. Die Anliegerfahrbahn bringt nicht nur diesen sogenannten Nachteil, sie bringt z.B. auch sichere Grundstückszufahrten.

Bei der Straße „An der B 174“ sowie an der alten Zschopauer Straße bis zur Walter-Janka-Straße handelt es sich infolge des Ausbaues der B 174 um Straßen ohne besondere öffentliche Verkehrsbedeutung. Wie auf vielen anderen Anliegerstraßen auch, ist auf den genannten Straßen kein Fahrbahnwinterdienst gemäß Winterdienstkonzept der Stadt Chemnitz vorgesehen.

Zu den Pflichtaufgaben der Stadt Chemnitz gehört die Beräumung von gefährlichen und zugleich verkehrswichtigen Straßen bzw. Straßenabschnitten. Die Betreuung o.g. Straßen gehört zu den freiwilligen Aufgaben. Die Beräumung würde die Kapazitäten sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit übersteigen.

Eine Unterscheidung zu anderen Straßenbauprojekten erfolgt nicht.

Die Anliegerpflichten ergeben sich aus der Straßenreinigungssatzung der Stadt Chemnitz.

5)

Was wird die Stadtverwaltung - insbesondere aus diesen Erfahrungen heraus – bei künftigen Straßenbauvorhaben tun, um die Konsequenzen für die Anwohner rechtzeitig im Vorfeld der Vorhabenumsetzung klar und transparent erkennbar zu machen?

Das für die Maßnahme erforderliche Planfeststellungsverfahren ist grundsätzlich ein transparentes Verfahren. Die Bekanntmachung erfolgte im Chemnitzer Amtsblatt.

Jeder Bürger hat Gelegenheit, Einsicht in die Pläne zu nehmen und Auskunft einzuholen. Schon in dieser Phase kann der Bürger Sachverständige hinzuziehen. Die Bürger können im Rahmen der Planauslegung ihre Hinweise, Fragen, Stellungnahmen zur Niederschrift bringen. Dazu erfolgt eine

...

Abwägung zwischen privaten und öffentlichen Belangen durch den Antragsteller des Verfahrens/Vorhabenträger (Antragsteller ist im konkreten Fall die Stadt Chemnitz bzw. der Freistaat Sachsen).

Der Standpunkt der Stadt zu den Hinweisen und Einwendungen der Bürger zum in städtischer Baulast stehenden Straßenabschnitt wird im Stadtrat beschlossen und der Planfeststellungsbehörde übergeben. Diese reicht den Standpunkt der Stadt den betreffenden Bürgern in Vorbereitung auf einen Erörterungstermin zur Kenntnis aus. Zum Erörterungstermin wird die Maßnahme nochmals vorgestellt, bevor die Diskussion zu den unterschiedlichen Auffassungen unter Leitung der Planfeststellungsbehörde geführt wird. Sämtliche Fachplaner stehen neben den Vertretern der Stadtverwaltung Rede und Antwort.

Im Ergebnis prüft die Planfeststellungsbehörde, ob Planänderungen seitens der Vorhabenträgerin vorzunehmen sind, die ggf. in eine Tektur münden. Damit wird wiederum o.a. Prozedere ausgelöst.

Das Planfeststellungsverfahren für den Freistaat Sachsen verläuft analog.

Die Stadt betreffend möchte ich ergänzen, dass hier frühzeitig in öffentlichen Veranstaltungen die Bürger über das Vorhaben und Varianten, auch durch die Bürgermeinungen ausgelöste Varianten, informiert wurden. Außerdem hat fast jeder betroffene Anlieger der Trasse den Kontakt zu den betreffenden Mitarbeitern der Verwaltung gehalten und stets Auskunft, Planeinsicht und Erläuterungen erhalten.

Auch in der Bauphase stand die Bauleitung in der Bürgersprechstunde jedem Anlieger zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Miko Runkel
Bürgermeister