



Kartierungsgebiet

- Ballungsraum
- kartierte Straßen

Belastete je Gemeinde



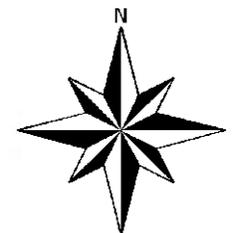
Digitales Orthophoto

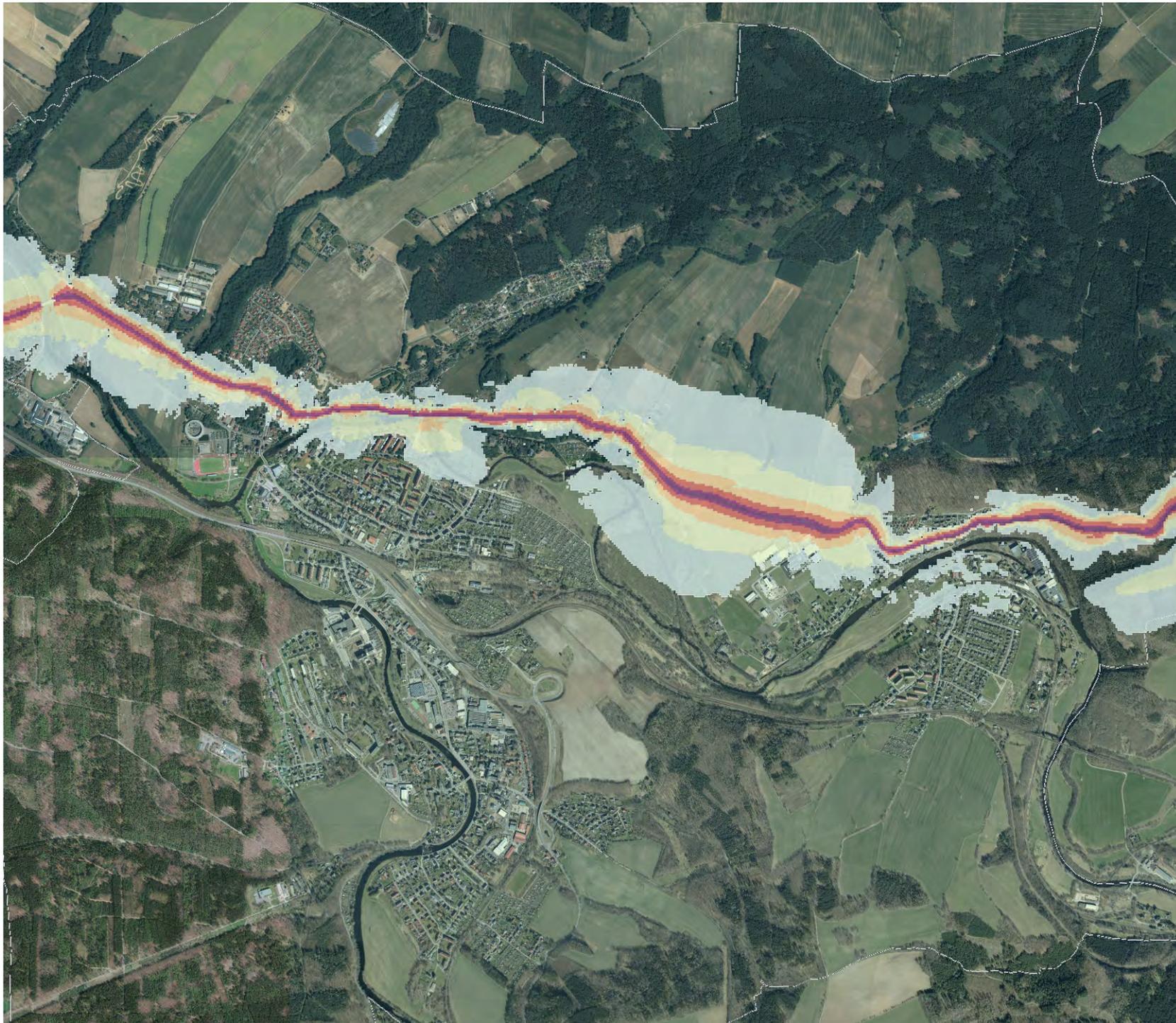


Basisdaten Sachsen

Anlage 1

kartierte Straßen





Straßen Schallpegel Lden (24 h)

- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

Belastete je Gemeinde

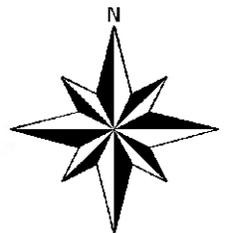


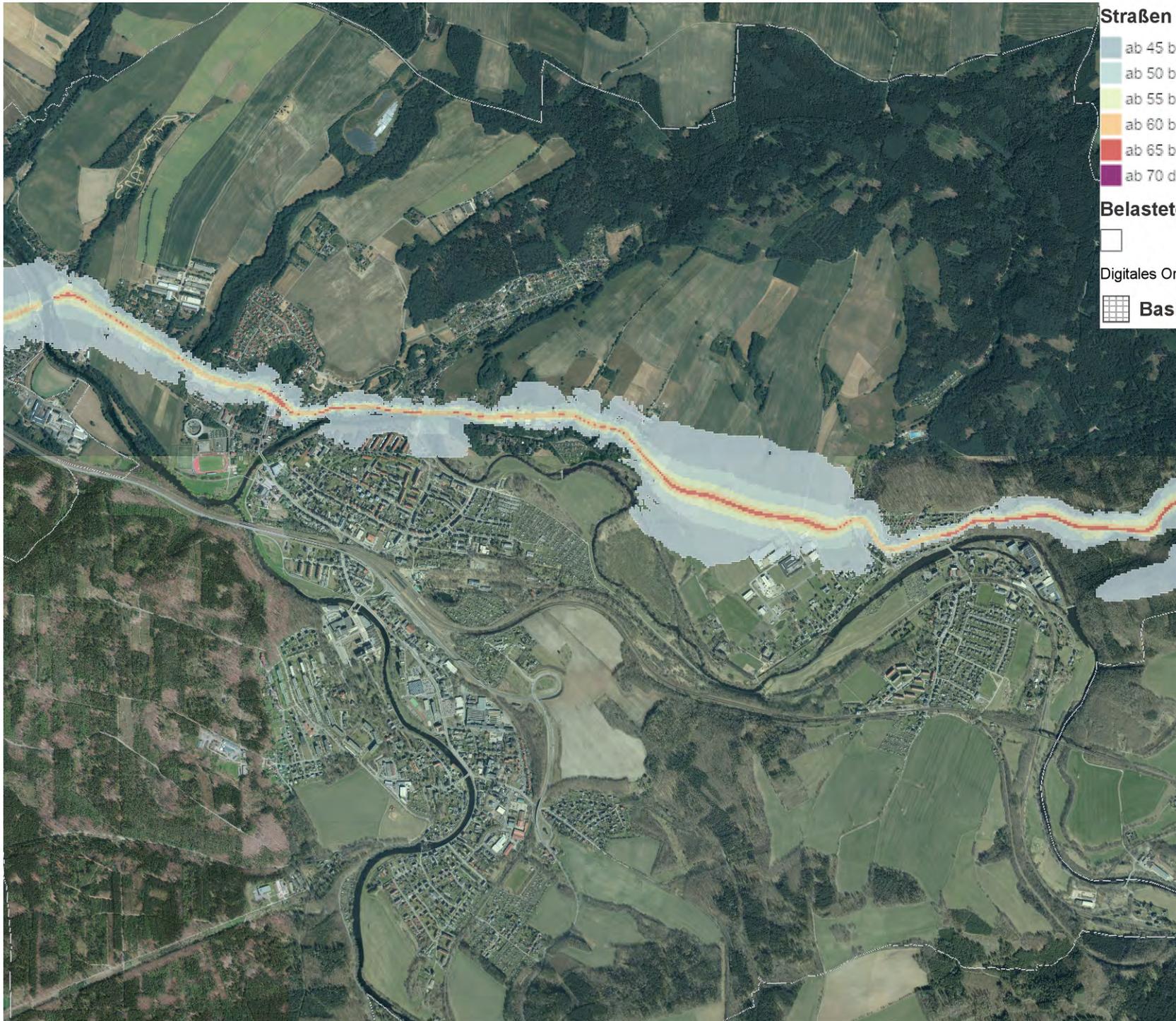
Digitales Orthophoto



Basisdaten Sachsen

Anlage 2 Schallpegel Lden





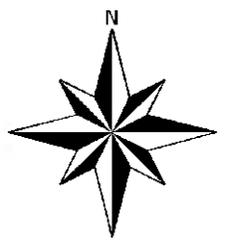
Straßen Schallpegel Ln nachts (22-6 Uhr)

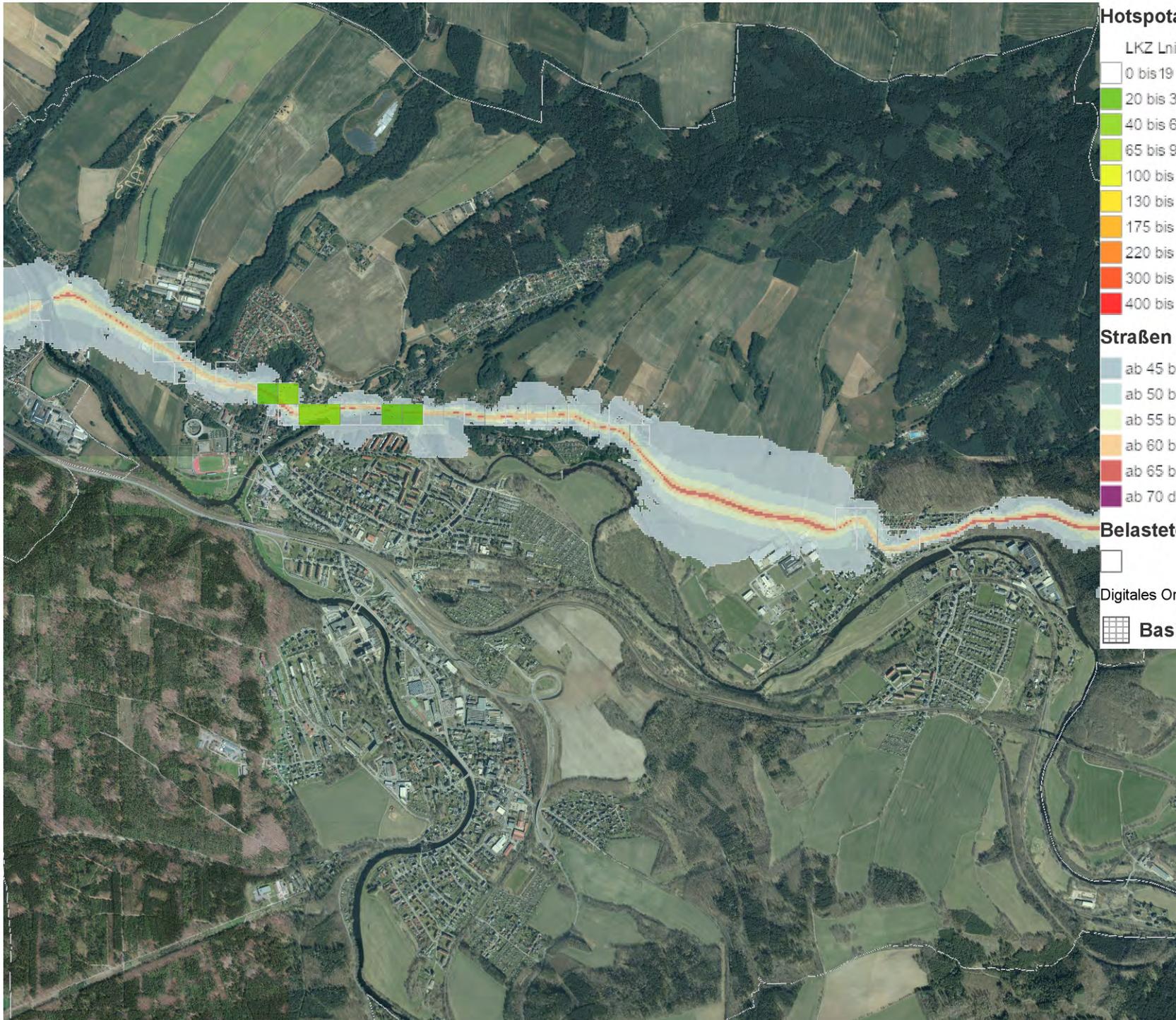
- ab 45 bis 49 dB(A)
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

Belastete je Gemeinde

- Digitales Orthophoto
- Basisdaten Sachsen

Anlage 3
Schallpegel Ln nachts





Hotspotanalyse

LKZ Lnicht ab 55 dB(A)

- 0 bis 19
- 20 bis 39
- 40 bis 64
- 65 bis 99
- 100 bis 129
- 130 bis 174
- 175 bis 219
- 220 bis 299
- 300 bis 399
- 400 bis 1393

Straßen Schallpegel Ln nachts (22-6 Uhr)

- ab 45 bis 49 dB(A)
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

Belastete je Gemeinde

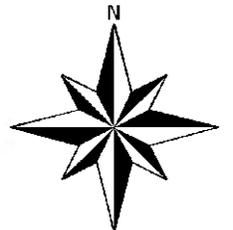


Digitales Orthophoto

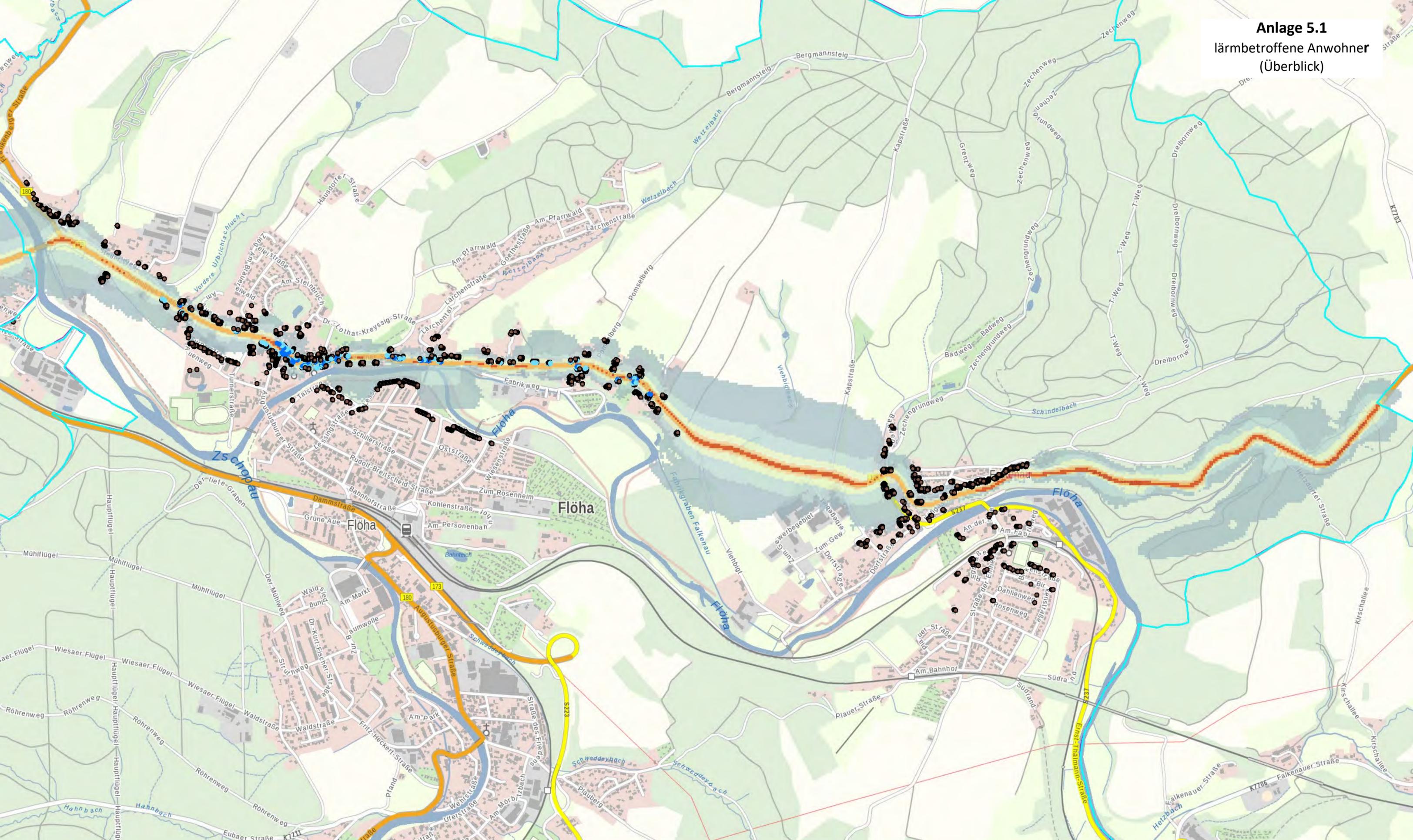


Basisdaten Sachsen

Anlage 4
Hotspotanalyse



Anlage 5.1
lärmbeeinträchtigte Anwohner
(Überblick)



Anlage 5.2
lärm-betroffene Anwohner
(Zoom)



Hinweise für die Strategische Lärmkartierung

Hilfestellung zur Interpretation der Ergebnisse der Lärmkartierung im Internet-Kartendienst des LfULG

Im Internetkartendienst des LfULG stehen Ihnen die Ergebnisse der letzten und damit aktuellen Lärmkartierung zur Information und weiteren Nutzung zur Verfügung. Der folgende Text soll Ihnen helfen, die Ergebnisse der Lärmkartierung, richtig zu verstehen und zu interpretieren.

Anlass und Zweck der Strategischen Lärmkartierung

Eine erhebliche Zahl von Bürgern ist in ihrem Wohnumfeld von Lärmeinwirkungen betroffen. Die EU hat es sich zum Ziel gesetzt, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder diese zu mindern. Dazu wurde im Jahr 2002 die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (Umgebungslärmrichtlinie) erlassen. Diese Richtlinie ist mit den §§ 47a bis 47f Bundes-Immissionsschutzgesetz und in der 34. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verordnung über die Lärmkartierung) in deutsches Recht umgesetzt worden. Die Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, dass die Lärmbelastung in Ballungsräumen und im Einwirkbereich von definierten Hauptlärmquellen nach europaweit einheitlichen Methoden zu ermitteln und in Lärmkarten darzustellen ist, dass die Öffentlichkeit über die Belastungen und die Auswirkungen informiert wird und dass auf der Grundlage der Lärmkarten Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Diese Aktionspläne haben das Ziel, die Lärmbelastungen langfristig zu vermindern bzw. einen weiteren Anstieg der Belastung zu verhindern.

Die Ermittlung der Lärmbelastung im Rahmen der Lärmkartierung, erfolgt im regelmäßigen Turnus von fünf Jahren. Dazu wird die Höhe der Geräuschbelastung berechnet und in Lärmkarten visualisiert. Ergänzend dazu wird die Anzahl der in den jeweiligen Pegelbereichen betroffenen Einwohner ermittelt und aufsummiert je Gemeinde veröffentlicht. Ebenso publiziert werden weitere statistische Informationen zur Belastungssituation innerhalb der Gemeinde.

Was war zu kartieren?

Im Rahmen der Lärmkartierung waren Lärmkarten anzufertigen für Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern (in Sachsen betrifft dies Dresden, Leipzig und Chemnitz), für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr sowie für Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen im Jahr (davon betroffen ist der Flughafen Leipzig-Halle). Grundlage für die Kartierungspflicht ist die Überschreitung der vorgenannten Mengenschwellen im Jahr vor der Kartierung. Die Lärmkartierung ist in einem Turnus von fünf Jahren fortzuschreiben.

Was ist in den Lärmkarten dargestellt?

Aus den Lärmkarten ist die Höhe der Geräuschbelastung im Einwirkbereich der untersuchten Hauptlärmquellen ersichtlich. Es ist zu beachten, dass die Belastung für jede Geräuschart (Straße, Schiene, Flug) getrennt ausgewiesen wird. Durch unterschiedliche farbliche Darstellung der verlärmten Fläche ist die Höhe der Belastung, unterteilt in Pegelklassen von je 5 Dezibel, gekennzeichnet. Die Farbzuoordnung ist einheitlich festgelegt und aus der Legende der Lärmkarte ersichtlich. Ist ein Gebiet nicht farbig hinterlegt, so liegen die Geräuscheinwirkungen dort unterhalb der für die Lärmkartierung relevanten Pegelgrenzen von 55 dB(A) für den 24 Stunden-Pegel L_{DEN} oder 50 dB(A) für den Nachtlärmpegel L_{NIGHT} (als optionale Angabe sind hier die Pegel bereits ab 45 dB(A) ausgewiesen).

24h-Lärmpegel (L_{DEN} 6-22 Uhr)

	Lden ab 55-59 dB(A)
	Lden ab 60-64 dB(A)
	Lden ab 65-69 dB(A)
	Lden ab 70-74 dB(A)
	Lden ab 75 dB(A)

Die angegebenen Werte wurden, so sehen es die für die Lärmkartierung geltenden Berechnungsmethoden vor, für eine Höhe von 4 Metern über dem Erdboden bestimmt. Das bedeutet, dass insbesondere in mehrgeschossigen Gebäuden nahe einer Schallquelle in den anderen Etagen auch abweichende Pegelwerte anliegen können, als in den Lärmkarten dargestellt. Bitte beachten Sie, dass auf der interaktiven Lärmkarte für den Straßenverkehr die Pegelbänder für L_{DEN} und L_{NIGHT} erst ab einem Maßstab kleiner 1:47.000 angezeigt werden.

Schallpegel Nachtwerte (L_{Night} 22-6 Uhr)

	L_{night} ab 45-49 dB(A)
	L_{night} ab 50-54 dB(A)
	L_{night} ab 55-59 dB(A)
	L_{night} ab 60-64 dB(A)
	L_{night} ab 65-69 dB(A)
	L_{night} ab 70 dB(A)

Welche Bedeutung haben die Kenngrößen L_{DEN} und L_{NIGHT} ?

Die zur Kennzeichnung der Lärmbelastung in den Strategischen Lärmkarten zu verwendenden Größen sind in der EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert. Es handelt sich um den 24-Stunden Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (DEN = Day/Evening/Night) und um den Nachtlärmindex L_{NIGHT} . Diese Lärmindizes werden auf Basis einer Vielzahl von Eingangsgrößen, die die Situation vor Ort möglichst realitätsnah abbilden, rechnerisch ermittelt. Hierzu wurden durch den Gesetzgeber spezielle, europaweit einheitlich anzuwendende Berechnungsmethoden eingeführt. L_{DEN} und L_{NIGHT} , angegeben in dB(A) (Dezibel, A-bewertet), quantifizieren die mittlere durchschnittliche Belastung über ein Jahr (\Rightarrow das der Kartierung vorangegangene Kalenderjahr).

Als Beurteilungszeiträume sind in Deutschland „Tag“ (06.00 bis 18.00 Uhr), „Abend“ (18.00 bis 22.00 Uhr) und „Nacht“ (22.00 bis 06.00 Uhr) festgelegt. Bei dem Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} handelt es sich um einen 24-Stunden-Mittelwert, wobei die Schallereignisse in Abhängigkeit von dem Zeitraum, in dem diese auftreten, unterschiedlich gewichtet in die Bestimmung eingehen. Um die höhere Störwirkung in den Ruhezeiten zu berücksichtigen, fließen Schallereignisse, die während des Abendzeitraumes auftreten, mit einem Pegelzuschlag von 5 dB und Schallereignisse, die während des Nachtzeitraumes auftreten, mit einem Pegelzuschlag von 10 dB in die Berechnung ein.

Die Lärmindizes nach EU-Umgebungslärmrichtlinie unterscheiden sich definitionsgemäß von den in Deutschland für die Beurteilung der Lärmbelastung nach nationalem Fachrecht geltenden Beurteilungspegeln. Durch die Einführung europaweit verbindlicher Berechnungsmethoden erstmals für die Lärmkartierung 2022 sind die Kartierungsergebnisse zudem nicht mehr vergleichbar mit denen früherer Kartierungsrunden. Grund ist neben einer deutlich präziseren, aber auch rechenaufwändigeren Schallausbreitungsberechnung, die Änderung des Verfahrens zur Betroffenenermittlung, welches die Betroffenenzahlen deutlich ansteigen lässt.

Allerdings können die Ergebnisse der Lärmkartierung (insbesondere der L_{NIGHT} -Wert) zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten und zur Quantifizierung der Lärmbelastung verwendet werden. Zur Durchsetzung eines eventuellen Rechtsanspruches müssen gegebenenfalls für den von einer potenziellen Maßnahme betroffenen Bereich weitergehende Betrachtungen erfolgen. Dies kann eine weitere Lärmberechnung für das nun klar eingegrenzte und durch die geplante Maßnahme betroffenen Gebietes nach der im nationalen, bundesdeutschen Regelwerk verankerten Lärmberechnungsvorschrift notwendig machen (z.B. für Straßenverkehrslärm die RLS-19). Dazu kann auf die bereits im Rahmen der Lärmkartierung erstellten Berechnungsmodelle zurückgegriffen und damit der Aufwand deutlich reduziert werden.

Wie werden L_{DEN} und L_{NIGHT} bestimmt?

In den Lärmkarten ist die mittlere Belastung eines Jahres im Einwirkungsbereich der kartierten Lärmquellen dargestellt. Da die messtechnische Ermittlung der Lärmbelastung über ein ganzes Jahr in flächendeckender Abdeckung weder möglich noch nach Regelwerk zulässig ist, werden L_{DEN} und L_{NIGHT} rechnerisch bestimmt. Das erfolgte auf der Grundlage von für jede Lärmart verbindlich vorgegebenen Berechnungsmethoden mit zertifizierten Schallberechnungsprogrammen. Besonderer Wert ist darauf zu legen, dass es sich bei den zur Berechnung verwendeten Eingangsgrößen um sorgfältig ermittelte, aktuelle Daten handelt. Eingang in die Schallberechnung des Straßenverkehrs finden beispielsweise u.a. das Verkehrsaufkommen (differenziert nach vier Fahrzeugarten), vorhandene Lärmschutzbauwerke, zulässige

Höchstgeschwindigkeiten, Art der Straßenoberfläche, detaillierte Geländeinformationen, Bebauungsdaten, Ampelkreuzungen und Kreisverkehre sowie hausgenaue Einwohnerzahlen.

Die so berechneten Schallpegel spiegeln die tatsächliche Belastungssituation realitätsnah wider.

Lärmbetroffenheiten sowie statistische Kenngrößen?

Gemäß den Vorgaben sind im Rahmen der Lärmkartierung weitere Informationen zu ermitteln. Dazu gehört die Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der in den Lärmkarten ausgewiesenen Isophonen-Bänder liegen. Grundlage dafür bilden hausgenaue Einwohnerzahlen. In einer Höhe von 4 Metern werden dazu die Geräuschpegel an den einzelnen Fassadenfronten berechnet und die Bewohner entsprechend anteilig zugeordnet. Diese Werte werden als „Lärmbetroffenheiten“ bezeichnet und aufsummiert je Gemeinde veröffentlicht.

Die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten erfolgt nach Vorgabe der 2022 eingeführten „*Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm*“ (BEB). Mit Einführung der BEB kommt es zu einer Änderung in der Methodik der Belastetenermittlung, die gegenüber den bisherigen Kartierungsrunden eine deutliche Erhöhung der Lärmbetroffenheiten bedingt. Die BEB sieht vor, dass alle Einwohner eines Gebäudes auf die 50% lautesten Fassadenpunkte verteilt werden (Grenze ist der 50%-Meridian). In den früheren Kartierungsrunden wurden die Einwohner eines Gebäudes dagegen rings um das Gebäude gleichverteilt auf alle Fassadenpunkte. Bei beiden Methoden wird dem Einwohneranteil je Fassadenpunkt die dort ermittelte Lärmbelastung zugewiesen. Diese Belastetenzahlen werden für jede Pegelklasse dann auf Ebene der Gemeinde aufsummiert.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung enthalten zudem je Gemeinde Angaben zum Risiko ischämischer Herzerkrankungen, erheblicher Belästigungen sowie starker Schlafstörungen. Hierbei ist zu beachten, dass es sich um statistisch abgeleitete Risiken und nicht um tatsächlich vorhandene Betroffenheiten handelt. Grundlage für deren Ermittlung bilden Dosis-Wirkungskurven, abgeleitet aus wissenschaftlichen Untersuchungen. Auch die Zahl lärm betroffener Schul- und Krankenhausgebäude, die geschätzte Zahl betroffener Wohnungen und die Gesamtfläche der oberhalb von 55, 65 und 75 dB(A) verlärmten Gebiete werden angegeben.

Aufgrund der methodischen Umstellung bei der Ermittlung der Lärmbetroffenheiten sind diese Daten ab der Lärmkartierung 2022 nicht mehr mit früheren Kartierungsrunden vergleichbar. Die per Downloadlink im Internetauftritt des LfULG zur Verfügung gestellten gemeindeweisen Betroffenheiten weisen aus Transparenzgründen als zusätzliche Information auch die Lärmbetroffenheiten ermittelt nach der früheren Methode aus.

Aus der interaktiven Lärmkarte können die Betroffenheitszahlen mittels Mausklick in das Gebiet der gewünschten Gemeinde als Objektinformation abgerufen werden.

Werden alle Lärmquellen durch die Kartierung erfasst?

In die Lärmkartierung einbezogen werden gemäß dem durch die Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen strategischen Ansatz nur die eingangs genannten Hauptlärmquellen, deren Verkehrsbelegung bzw. Einwohnerzahl oberhalb der genannten Mengenschwellen liegt. Alle anderen Geräuschquellen (z.B. Industrie- und Gewerbelärm außerhalb der Ballungsräume, Nachbarschaftslärm, Sport- und Freizeitlärm, Lärm am Arbeitsplatz) fallen nicht unter die Definition der „Hauptlärmquellen“ nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und somit nicht unter den Geltungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie. Gleiches gilt für Verkehrslärm, ausgehend von Straßen mit einem Verkehrsaufkommen unterhalb der Mengenschwellen.

Abweichend davon sind im Internet-Kartendienst des LfULG auch einige dieser „sonstigen Straßen“ enthalten, diese wurden auf expliziten Wunsch der Gemeinden auf freiwilliger Basis mit untersucht, sind jedoch nicht Bestandteil der offiziellen EU-Berichterstattung.

Zu beachten ist, dass in den Lärmkarten jede Lärmart (d.h. Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt dargestellt wird. Eine summarische Gesamtlärmbetrachtung ist nicht vorgesehen und aufgrund der unterschiedlichen Wahrnehmung der Geräuscharten nur bedingt realisierbar.

Wie wirken sich Geräuschbelastungen auf den Menschen aus?

Das subjektive Störungsempfinden der Menschen ist – bei gleichem Pegel – sehr unterschiedlich ausgeprägt und schwankt von Person zu Person. Verschiedene Arten von Lärmquellen werden bei gleicher Pegelhöhe als unterschiedlich lästig empfunden, was beispielsweise eine Gesamtlärmbetrachtung schwierig macht. Auch hängt das Lärmempfinden stark von der Tageszeit ab. Je höher die Ruheerwartung, umso größer ist in der Regel das Belästigungsempfinden. Demensprechend tritt eine Belästigung im Allgemeinen in den Abend- bzw. Nachtzeiträumen schneller auf, in denen vorzugsweise Ruhe, Erholung und Schlaf gesucht werden. Dieser Tatsache wird bei der Bestimmung des Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} durch Zuschläge für den Abend und Nachtzeitraum und insbesondere durch die getrennte Angabe eines Wertes für den Nachtlärmindex L_{NIGHT} Rechnung getragen.

Unterhalb der in den Lärmkarten dargestellten Pegelwerte ist die Belästigungswirkung einwirkender Geräusche eher gering, sie kann aber insbesondere während der Nacht trotzdem vorhanden sein, gerade auch durch einzelne Geräuschspitzen, die sich durch die Mittelungspegel kaum abbilden lassen. Es ist medizinisch belegt, dass dauerhafte Geräuschbelastungen über 65 dB(A) am Tag bzw. von mehr als 55 dB(A) in der Nacht das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigung signifikant erhöhen. Solche chronischen Lärmeinwirkungen beeinflussen als Stressfaktor das Herz-Kreislauf-System in negativer Weise und erhöhen damit das Herzinfarkt-Risiko bzw. das Risiko, an Bluthochdruck zu erkranken. Ebenso steigt bei nächtlichen Lärmbelastungen das Risiko für psychische Erkrankungen. Bei Geräuschbelastungen unterhalb der gesundheitsrelevanten Pegelwerte dominiert dagegen die Belästigungswirkung.

Gehörschäden sind durch verkehrsbedingten Umweltlärm nicht zu erwarten, auch nicht bei Dauerbelastungen. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung hat in seinem Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“ als wichtiges kurzfristiges Umwelthandlungsziel die Verringerung der Geräuschbelastung unter 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß empfohlen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO sieht in ihren Leitlinien für Umgebungslärm aus dem Jahr 2018 grundsätzlichen Handlungsbedarf bereits bei Belastungen durch Straßenverkehr oberhalb von $L_{DEN} > 53$ dB(A) und $L_{Night} > 45$ dB(A). Straßenverkehrslärm oberhalb dieser Pegel kann mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein bzw. zu Beeinträchtigungen des Schlafes führen.

Wozu dient die im Kartendienst veröffentlichte HotSpot-Analyse?

Im Internetkartendienst des LfULG besteht ergänzend zu den Lärmkarten die Möglichkeit, sich das Ergebnis einer HotSpot-Analyse anzeigen zu lassen. Dargestellt wird die Lärmkennziffer (LKZ) nach Bönninghausen & Popp. Sie hat das Ziel, das Ausmaß der Lärmbelastung vergleichbar zu normieren. Dazu wird für ein festgelegtes Gebiet (100 m x 100 m) die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner sowie die Höhe deren Belastung oberhalb eines Schwellwertes (55 dB(A) in der Nacht) aufsummiert. Dies ermöglicht einen Vergleich von belasteten Gebieten, da für gleiche Flächengrößen sowohl die Zahl der Lärmbeeinträchtigten als auch die absolute Höhe der Belastung mitgewichtet werden. Die LKZ kann beispielsweise dazu genutzt werden, bei begrenzten Möglichkeiten eine Dringlichkeit für Maßnahmen festzulegen.

Was schließt sich an die Lärmkartierung an?

Die Erarbeitung der Lärmkarten und die Ermittlung der Betroffenen bilden die Basis für eine weitergehende Auseinandersetzung mit der örtlichen Lärmbelastung. Mittels des interaktiven Kartendienstes des LfULG werden Städte und Gemeinden sowie die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung informiert.

Daran anschließend sind alle von der Lärmkartierung betroffenen Städte und Gemeinden dazu verpflichtet, sich im Rahmen der **Lärmaktionsplanung** mit der Lärmbeeinträchtigung in ihrem Gemeindegebiet aktiv auseinanderzusetzen. Der Öffentlichkeit ist dabei die Möglichkeit zu geben, sich mit Vorschlägen und Einwendungen am Prozess zu beteiligen. Für die

Haupteisenbahnstrecken übernimmt die Lärmaktionsplanung bundesweit das Eisenbahn-Bundesamt.

Über die Lärmaktionsplanung müssen die Gemeinden bis spätestens 18. Juli des übernächsten auf die Lärmkartierung folgenden Jahres Bericht erstatten. Dabei ist die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans durch den Rat nachzuweisen.

Inhalt und Umfang des Lärmaktionsplans hängen vom Ausmaß der bei der Lärmkartierung ermittelten Lärmbetroffenheit ab. Ein weiterer Abwägungsfaktor sind gegebenenfalls vor Ort bereits vorhandene Schutzmaßnahmen, welche im Rahmen der Lärmkartierung nicht abbildbar sind. Am Verfahren zu beteiligen sind neben der Öffentlichkeit, der die Möglichkeit zu geben ist, eigene Vorschläge zu unterbreiten, Fachbehörden und weitere ggf. betroffene Stellen.

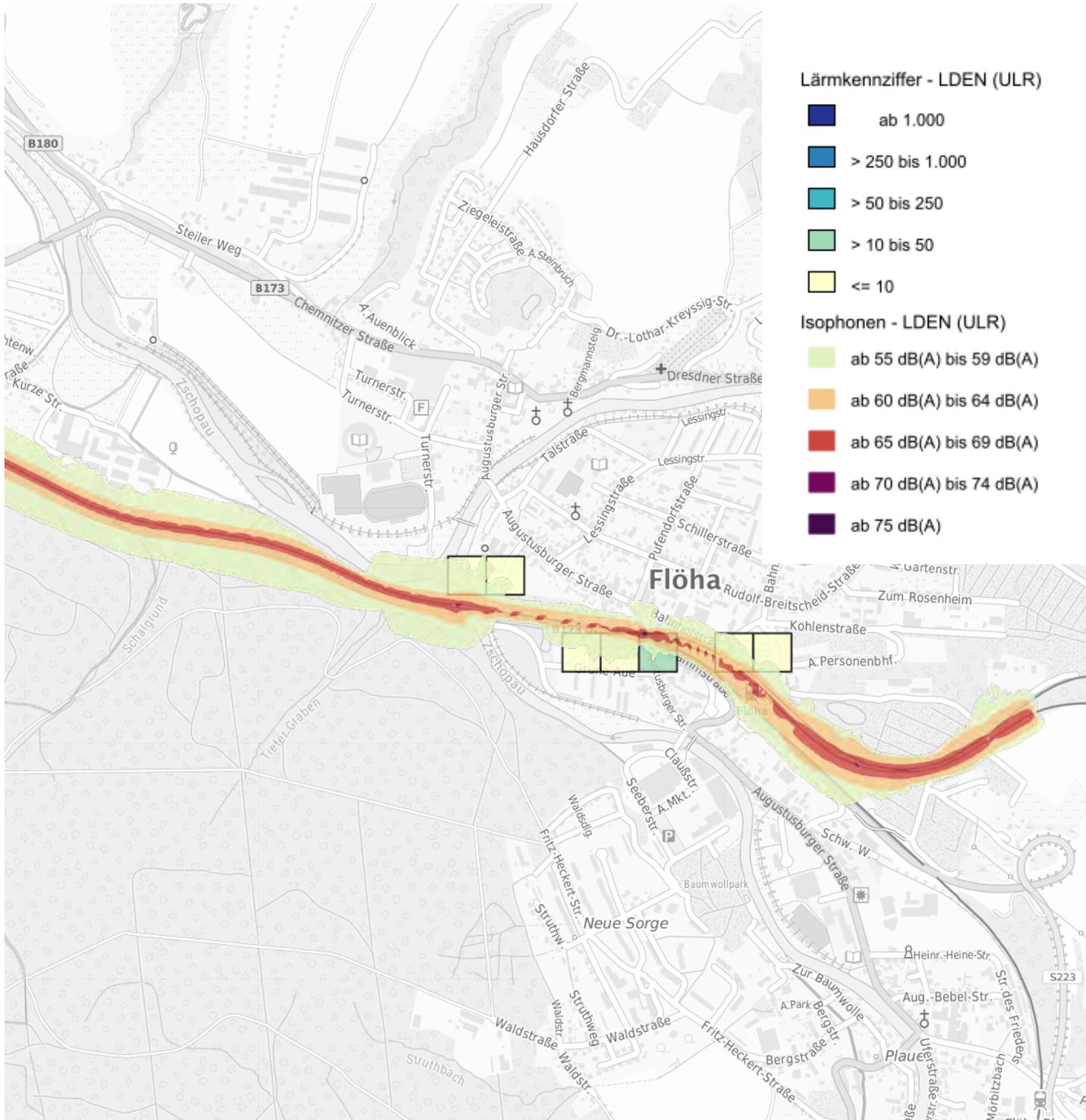
Sofern im Ergebnis der Abwägung Belastung bzw. Handlungsspielräume gering sind, kann die Lärmaktionsplanung mit einem Ratsbeschluss ohne Festlegung von Maßnahmen beendet werden (Lärmaktionsplan ohne Maßnahmen). Sollten jedoch erhebliche Lärmbetroffenheiten vorhanden sein, so muss sich die Gemeinde mit möglichen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen auseinandersetzen und geeignete Vorschläge in den Lärmaktionsplan aufnehmen. Sofern aus früheren Kartierungsrunden bereits Aktionspläne vorhanden sind, genügt deren qualifizierte Fortschreibung. Dies setzt eine Überprüfung und ggf. Anpassung ebenso wie eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit voraus.

Zu beachten ist, dass der Lärmaktionsplan keine eigenständige Rechtsgrundlage bildet, um eine dort verankerte Lärmschutzmaßnahme auch umzusetzen. Die Umsetzung hat nach gültigem bundesdeutschem Regelwerken durch die zuständigen Behörden zu erfolgen. Jedoch ist der Lärmaktionsplan bei allen anderen Planungen abwägungsrelevant.

Informationen und Arbeitshilfen für die kommunale Lärmaktionsplanung stehen im Internetauftritt des LfULG auf der Fachseite „[Umgebungslärmrichtlinie](#)“ zur Verfügung.

Noch Fragen?

Für methodische Fragen zur Lärmkartierung steht Ihnen das LfULG gerne zur Verfügung.



Attribution (Quellen)
 © Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

Koordinatensystem:
 EPSG:25832

Haftungsausschluss:
 Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

Nutzungshinweise:
 Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
 Eisenbahn-Bundesamt
 Heinemannstraße 6
 D-53175 Bonn
 Telefon: +49 228 9826-0
 Telefax: +49 228 9826-199
 Homepage: www.eba.bund.de
 E-Mail: poststelle@eba.bund.de
 Präsident: Gerald Hörster



0 200 400 600m

1:15.000

Gedruckt am 20.11.2023 12:07



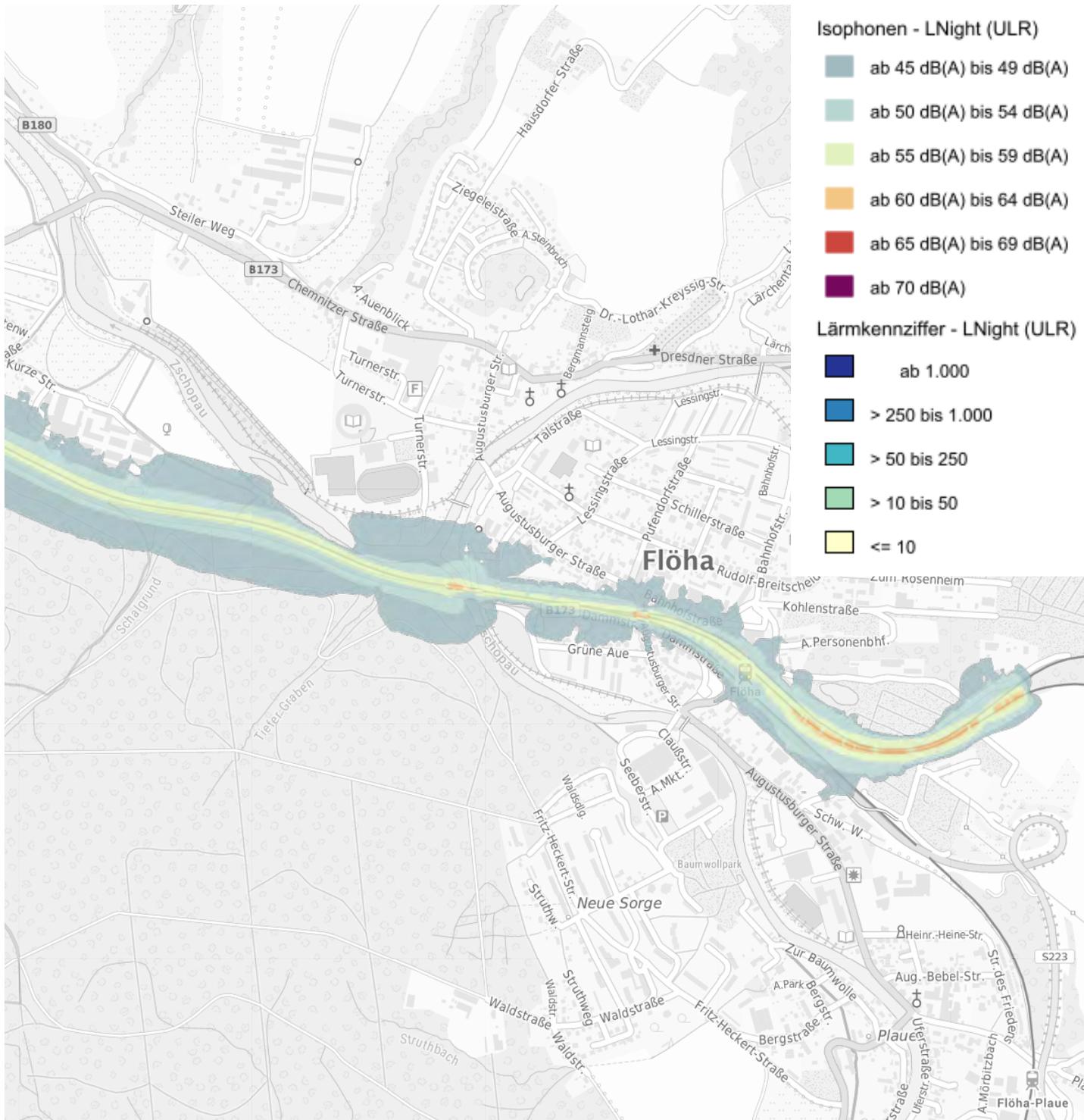
Legende

Lärmkennziffer - LDEN (ULR)

-  ab 1.000
-  > 250 bis 1.000
-  > 50 bis 250
-  > 10 bis 50
-  ≤ 10

Isophonen - LDEN (ULR)

-  ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
-  ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
-  ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
-  ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
-  ab 75 dB(A)



Anlage 8 Schallpegel LNight

Attribution (Quellen)
© Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt

Koordinatensystem:
EPSG:25832

Haftungsausschluss:
Die Administratoren und die Autoren der Seiten übernehmen keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die Administratoren und die Autoren, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens der Administratoren oder Autoren kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Die Administratoren und die Autoren behalten es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen.

Nutzungshinweise:
Das Geoportal.EBA erlaubt die freie Zusammenstellung von Karten aus einzelnen Kartenebenen. Die Nutzungshinweise sind in den Informationen zur jeweiligen Kartenebene beschrieben. Diese sind zu beachten.

Herausgeber:
Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D-53175 Bonn
Telefon: +49 228 9826-0
Telefax: +49 228 9826-199
Homepage: www.eba.bund.de
E-Mail: poststelle@eba.bund.de
Präsident: Gerald Hörster



1:15.000

Gedruckt am 20.11.2023 12:03



Legende

Isophonen - LNight (ULR)

-  ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
-  ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
-  ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
-  ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
-  ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
-  ab 70 dB(A)

Lärmkennziffer - LNight (ULR)

-  ab 1.000
-  > 250 bis 1.000
-  > 50 bis 250
-  > 10 bis 50
-  <= 10

Anlage 9

LANDESAMT
FÜR STRASSENBAU
UND VERKEHR



LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR
NIEDERLASSUNG ZSCHOPAU
Postfach 929 | 09009 Chemnitz

Stadt Flöha
Stadtverwaltung
Augustusburger Straße 90
09557 Flöha

Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange Lärmkartierung 2022 , Flöha Bundesstraße 173

Sehr geehrte Damen und Herren,

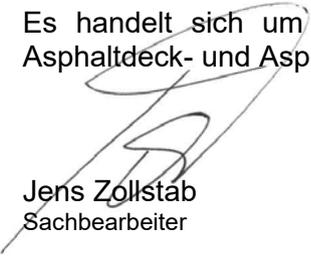
durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr wurde seit 2022 im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt Flöha der B 173 eine Fahrbahnerneuerung durchgeführt und am 23.08.2023 der letzte Bauabschnitt dem Verkehr übergeben.

Gemäß Rücksprache mit dem bauausführenden Referat 22 der Zentrale wurde als konventionell lärmindernde Deckschicht ein Splittmastixasphalt SMA 8 eingebaut, dem in der RLS 19 als Straßendeckschichtkorrekturwert $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ von
-2,6 dB für PKW bei $v_{zul} \leq 60$ km/h
-1,8 dB für LKW bei $v_{zul} \leq 60$ km/h
zugeordnet ist.

Für das Jahr 2024 planen wir folgende Baumaßnahme:

B 173N	Fahrbahnerneuerung Ortsumgehung Flöha mit Rampenfahrbahnen
--------	------------------------------------------------------------

Es handelt sich um eine Fahrbahnerneuerung, in deren Rahmen die Asphaltdeck- und Asphaltbinderschicht im Bestand erneuert wird.


Jens Zollstab
Sachbearbeiter

Ihr Ansprechpartner
Jens Zollstab

Durchwahl
Telefon + 49 371 4660-1165
Telefax + 49 371 4660-1099

jens.zollstab@
lasuv.sachsen.de*

Ihr Zeichen
Frau Irmischer

Ihre Nachricht vom
5. August 2022

**Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)**
5.11-4045/1152/55
2023/

Chemnitz, den
30. August 2023

Vorgangsnummer:
ST 0630/23

B 173
NK Ortsdurchfahrt
St.

Hausanschrift:
Landesamt für
Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Zschopau

Dienstgebäude 1
Hans-Link-Straße 4
09131 Chemnitz

Dienstgebäude 2
Dresdner Straße 154
09131 Chemnitz

Dienstgebäude 3
Hans-Link-Straße 5
09131 Chemnitz

Parkplätze befinden sich neben den
jeweiligen Dienstgebäuden

www.lasuv.sachsen.de

*Der Empfang von elektronisch
signierten und/oder verschlüssel-
ten elektronischen Dokumenten
ist möglich. Informationen zum
Zugang finden Sie unter:
lasuv.sachsen.de/kontakt.html

Stadtverwaltung Flöha • Augustusburger Straße 90 • 09557 Flöha

Stadtverwaltung Flöha
Bauverwaltung/ SG Stadtentwicklung
Augustusburger Straße 90

09557 Flöha

Flöha	22.09.2023
Amt	Bauverwaltung
Sachgebiet	Verkehrs- u. Bußgeldbehörde
Bearbeiter/-in	Frau Jope
Telefon	03726/791-163
Fax	03726/791-194
E-Mail	verkehrsbehoerde@floeha.de

**Betreff: Stellungnahme Lärmaktionsplan der Stadt Flöha
BeteiligungTÖB - Untere Straßenverkehrsbehörde**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde zu o. g. Vorhaben:

Aus verkehrsrechtlicher Sicht bestehen keine Einwände.

Die derzeitigen Schallpegel im innerstädtischen Bereich der B 173 in den Nachtstunden müssten noch mal genau ausgewertet werden, ob hier eventuell eine Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen 22 und 6 Uhr wegen Lärmschutz in Betracht kommt.

Im weiteren Bereich von Flöha sind der Straßenverkehrsbehörde keine weiteren Probleme oder erforderliche Lärmschutzmaßnahmen bekannt.

Der Abschnitt B 173n im Umfeld der Grünen Aue wurde bezüglich Lärmschutzes schon geprüft, da für den Abschnitt Anträge zur Geschwindigkeitsbeschränkung diesbezüglich im Verkehrsamt vorlagen. Jedoch sind alle erforderlichen Maßnahmen zum Lärmschutz umgesetzt und eine Überschreitung der Immissionswerte konnte nicht festgestellt werden.

Für den Außerortsbereich der B 180, Frankenberger Straße, werden vereinzelt Beschwerden eingereicht, jedoch haben wir auch in diesem Abschnitt eine Lärmmessung veranlasst. Die Werte ergaben zur Wohnbebauung prinzipiell keine erforderlichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen



Jope
Leiterin Straßenverkehrsbehörde



Stadtverwaltung Flöha · Augustusburger Straße 90 · 09557 Flöha

Stadtverwaltung Flöha
Bauverwaltung/ SG Stadtentwicklung
Augustusburger Straße 90

09557 Flöha

Flöha	22.12.2023
Amt	Bauverwaltung
Sachgebiet	Verkehrs- u. Bußgeldbehörde
Bearbeiter/-in	Frau Jope
Telefon	03726/791-163
Fax	03726/791-194
E-Mail	verkehrsbehoerde@floeha.de

Betreff: Stellungnahme Einwendungen Lärmaktionsplan der Stadt Flöha
Untere Straßenverkehrsbehörde

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vorab folgende fachliche Stellungnahme abgeben:

- Zur Anlegung Zone 30 im betroffenen Gebiet besagt § 45 Abs. 1 c StVO:
 - Die Straßenverkehrsbehörden ordnen innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten.

Damit schließt sich die Anordnung einer Zone 30 auf der Augustusburger Straße komplett aus.

- Zur Einrichtung Einbahnstraße:
 - Prinzipiell fördert die Einrichtung einer Einbahnstraße die Erhöhung der Geschwindigkeit, was im Bereich der Zone 30 Turnerstraße als sensibler Bereich für den Schülerverkehr kontraproduktiv wäre. Zweitens wäre einerseits die stadteinwärtige Haltestelle für die Grundschule nicht mehr bedienbar, was im Bereich einer Grundschule nicht zu verantworten ist. Weiterhin müsste der ÖPNV Umwege in Kauf nehmen, die sich zeitlich und bezüglich der Verkehrssicherheit negativ auf die Schülerbeförderung auswirken.
 - Ein weiteres wichtiges Kriterium ist der durch die Befahrung über die Chemnitzer Straße entstehende Zeitverlust für die Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehr beim Einrücken zur Feuerwache. Für die Einsatzkräfte bestehen beim Einrücken keine Sonderrechte.



Generell gilt:

Die Rechtsgrundlagen und die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ergeben sich aus § 45 Absatz 1 und Absatz 9 StVO in Verbindung mit den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV“. Hier wäre zur Anwendung eine Prüfung der Werte erforderlich.

- Bezüglich der Anfrage zur Bedarfsanforderung LSA Turnerstraße durch die Feuerwache, muss eine Prüfung mit der Feuerwehr und dem Tiefbauamt erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



Jope
Leiterin Straßenverkehrsbehörde

Anlage 12

Zuarbeit
H. Schindler
03.01.24

Beim Einsatz muss es schnell gehen. Daher ermöglichen Sonder- und Wegrechte Feuerwehren, Rettungsdiensten und Katastrophenschutzeinheiten ein schnelles Vorankommen. Was ist erlaubt und was nicht?

Die besonderen Rechte im Einsatzfall regeln v. a. § 35 (Abs. 1 und Abs. 5a mit Abs. 8) Straßenverkehrsordnung (StVO), der die Sonderrechte zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben festlegt, sowie § 38 Abs. 1 und 2 StVO, der Wegrechte unter Nutzung von Blaulicht und Einsatzhorn definiert.

Generell gilt die StVO immer und für jeden Fahrer bzw. jede Fahrerin. Im Zuge des § 35 Abs. 1 StVO gibt es aber Ausnahmen: Denn dieser befreit bestimmte Gruppen von der Straßenverkehrsordnung, z. B. Angehörige der Bundeswehr und der Polizei, Katastrophenschutzangehörige und Einsatzkräfte der Feuerwehr. Dies dient dazu, Einsätze zu erleichtern und im Ernstfall Menschenleben zu retten.

Erlaubt ist dann z.B.:

- Überschreiten des Tempolimits
- Fahren gegen die Fahrtrichtung und auf Gehwegen
- Missachtung von Rotlicht an Ampelanlagen
- Parken im Halteverbot

Aber Achtung: Diese Sonderrechte sollten stets mit Vorsicht und unter Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmende genutzt werden.

Die Sonderrechte sind nicht nur auf bestimmte Personengruppen beschränkt, sondern auch auf bestimmte Situationen. Sie gelten nur bei der „Erfüllung einer hoheitlichen Aufgabe“ mit „dringender Gebotenheit“:

- Rettung von Menschenleben
- Abwenden von Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung
- Erhalten bedeutender Sachwerte

In § 38 (Abs. 1 und 2) StVO wird ergänzend das sogenannte Wegrecht festgelegt. Dieses stellt sicher, dass Einsatzfahrzeuge bei der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmenden haben. So müssen andere Autofahrer/-innen den Einsatzfahrzeugen stets die Vorfahrt gewähren und ihnen bei Bedarf ausweichen. Auch die Rettungsgasse, die gesondert gesetzlich geregelt ist, dient der Wahrung dieser Wegrechte. **Voraussetzung, um das Wegrecht nutzen zu können, ist die Verwendung der Sondersignalanlagen (Blaulicht und Folgetonhorn, nicht nur eines von beiden).**

Auch hier gilt: Maschinstinnen und Maschinisten müssen auch bei einer Einsatzfahrt sicher, vorausschauend und mit Bedacht fahren. Sie sollten immer abwägen, ob sie auch ohne Nutzen der Sonderrechte schnell ans Ziel kommen können.

Quelle: Sarah Altendorfer, Redakteurin Fachzeitschrift FEUERWEHR, Forum Verlag Herkert GmbH

Die Feuerwehr der Stadt Flöha ist eine Freiwillige Feuerwehr.

Das bedeutet,

- dass sich die Einsatzkräfte bei Alarm zum Feuerwehrgerätehaus begeben,
 - o von zu Hause
 - während dem Essen mit der Familie
 - in der Nacht aus dem Bett
 - ...
 - o von der Arbeit
 - o ...
 - o und das „24/7“, ehrenamtlich
- ihre persönliche Schutzausrüstung anlegen,
- die notwendigen Fahrzeuge besetzen
- und erst dann zur Einsatzstelle fahren

Die Zufahrt zum Feuerwehrgerätehaus erfolgt in Flöha über die Augustusburger-/Turnerstraße. Daher ist eine **Einbahnstraßen-Regelung denkbar ungünstig**. Die anrückenden Einsatzkräfte müssten sonst über die Augustusburger-/Chemnitzer-/Turnerstraße anfahren, dies bedeutet eine **erheblichen Zeitverlust** für die Einhaltung der Hilfsfristen (Pkt.6, Brandschutzbedarfsplan der großen Kreisstadt Flöha vom 01.09.2022).

Eine Vorrang-Schaltung für *ausrückende* Fahrzeuge an der Ampel Augustusburger-/Turnerstraße würde die *anrückenden* Einsatzkräfte der Feuerwehr ebenso ausbremsen und der bereits erwähnte Zeitverlust wäre genauso gegeben.

Wenn es der Straßenverkehr zulässt, fahren unsere Maschinisten ohne Verwendung der Sondersignalanlage. Ein gutes und aktuelles Beispiel sollte die Aufstellung der Einsätze der letzten Tage sein: die Alarmierung der Feuerwehr erfolgte am

- 01.01.2024 um **02:04** Uhr - die Feuerwehr Flöha rückte **ohne** Zuhilfenahme der Sondersignalanlage aus
- 01.01.2024 um **04:50** Uhr - die Feuerwehr Flöha rückte **ohne** Zuhilfenahme der Sondersignalanlage aus
- 02.01.2024 um **10:52** Uhr - die Feuerwehr Flöha rückte **unter** Zuhilfenahme der Sondersignalanlage aus, da die Straßenverkehrs-Situation es notwendig machte.

TÖB- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans ohne Maßnahmenplan 2024 der Stadt Flöha
 Beteiligungszeitraum: 26.02. – 19.03.2024

Nr.	Beteiligte	Stellungnahme vom/eingegangen am	Inhalt	Abwägungsvorschlag
1	DEGES GmbH, Berlin	11.03.2024/ 11.03.2024	<p>Ihren Unterlagen zum Lärmaktionsplan 2024 waren keine konkreten Maßnahmen zu entnehmen. Daher liegen zwangsläufig auch keine potentiell möglichen Überschneidungen mit Maßnahmen zu dem Projekt B 173 Verlegung in Flöha vor.</p> <p>Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass auf Grund laufender Klageverfahren gegen den 2. Bauabschnitt <u>der Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses ausgesetzt</u> ist. Darüber hinaus teilen wir mit, dass nach derzeitigen Vereinbarungen mit dem Freistaat Sachsen, die bauliche Umsetzung des 2. Bauabschnitts durch die Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen erfolgen wird.</p>	wird zur Kenntnis genommen
2	Untere Verkehrsbehörde, Flöha	19.03.2024/ 19.03.2024	<p>Es bestehen aus verkehrsrechtlicher Sicht keine Einwände zu den Ausführungen im Lärmaktionsplan. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 22 - 6 Uhr aus Gründen des Lärmschutzes im Bereich Dresdner Straße wird in Zusammenarbeit mit dem LASuV als Baulastträger der B 173 geprüft. Grundlage hierfür ist § 45 StVO in Verbindung mit der gültigen Lärmschutzverordnung.</p>	wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Beteiligte	Stellungnahme vom/eingegangen am	Inhalt	Abwägungsvorschlag
3	Ortschaftsrat Falkenau	19.03.2024/ 22.03.2024	<p>In der Ortslage verläuft nicht nur die B 173, sondern auch die S 237 und die Hauptstrecke der DB.</p> <p>Es wurden keinerlei IO-Punkte an den Lärmtrassen gezeichnet.</p> <p>Wie und wo sollen sich die Anwohner an den Lärmtrassen über evtl. Auswirkungen auf Gesundheit und Leben informieren?</p>	<p>Die S 237 war nicht Gegenstand der Lärmkartierung, ebenso wie die B 180 in Flöha. Für die Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan Schiene war das Eisenbahnbundesamt zuständig. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung dazu hat stattgefunden (→ <i>Info auf Homepage am 14.11.2023</i>). Der Schienenlärm ist deshalb nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung 2024 der Stadt Flöha.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die B 173 war ab Einmündung S237 nicht kartierungspflichtig. Dennoch liegen die Daten zur Betroffenheit vor und wurden am 27.03.2024 vom LfULG im Nachgang abgefordert. • Lt. der zur Verfügung gestellten Unterlagen/Daten sind im OT Falkenau 14 Personen (tags/24-Std.) und 16 Personen nachts einer potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ab 65 dB(A) LDEN bzw. ab 55 dB(A) LNight durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt. → <u>lt. Definition LfULG liegt damit keine Betroffenheit (mindestens 50 Personen) vor (Anlage Tabelle)</u> • Die Daten für den OT Falkenau (B 173) werden im LAP 2024 mit aufgenommen. (neue Tabelle 5) • Ergänzung des LAP 2024 mit Link zur Seite des Freistaates Sachsen / Fachbereich Lärm: https://www.umwelt.sachsen.de/larm-6491.html (mit Informationen zu Auswirkungen und Lärmschutz)

TÖB- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans ohne Maßnahmenplan 2024 der Stadt Flöha

Beteiligungszeitraum: 26.02. – 19.03.2024

			Das Abwägungsergebnis auf S. 20 schlägt den Anwohnern ins Gesicht, da weder in Flöha noch in Falkenau Maßnahmen geplant sind!!!	Aufgrund des 2023 planfestgestellten 2. Bauabschnitts der Verlegung B 173, infolgedessen bei Realisierung mit einer erheblichen Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten zu rechnen ist, i. V. m. zwar leicht gestiegenen (was v.a. auf die veränderte Berechnungsmethode zurückzuführen ist), aber moderaten Betroffenenzahlen in Flöha und einer nur geringen Betroffenheit im OT Falkenau sowie den bereits (z. T. nach der Lärmkartierung) umgesetzten und geplanten Lärminderungsmaßnahmen sowie eines weitgehend fehlenden Handlungsspielraums der Stadt (Baulastträger der B 173 ist das LASuV) wird der LAP 2024 ohne Maßnahmenplan fortgeschrieben (→Info und Bestätigung darüber im TA 07.09.2023/ 04.01.2024/ 08.02.20254) Die S 237 wird als geplante Maßnahme unter Pkt. 4.1.4 Tabelle 8 (neu: 9) mit aufgenommen.
4	LA für Straßenbau und Verkehr, NL Zschopau	26.03.2024 (Fristverlängerung)/ 26.03.2024	Zur Betroffenheit: ...Daraus resultiert eine Gesamtanzahl von 150 Personen für den lärmkartierungspflichtigen Abschnitt der B 173, da bei den ermittelten 143 Personen mit Überschreitungen des LDEN gleichzeitig auch der LNIGHT überschritten wird. Da die Betroffenenanzahlen auf Basis von Außenlärmpegeln nach dem vorgegebenen Berechnungsverfahren (BEB) ermittelt wurden, sind allerdings der zeitlich überwiegende Aufenthalt der Personen in ihren Wohngebäuden bzw. Wohnungen sowie ggfs. in der Vergangenheit an den	Das LfULG trennt selbst in die potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastung ab 65 dB(A) LDEN und ab 55 dB(A) LNight . Das LASuV geht davon aus, dass es sich bei den 143 Personen um dieselben Personen handelt, die auch nachts betroffen sind zzgl. 7 weitere Personen. → wird zur Kenntnis genommen wird zur Kenntnis genommen

TÖB- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans ohne Maßnahmenplan 2024 der Stadt Flöha

Beteiligungszeitraum: 26.02. – 19.03.2024

			<p>Gebäuden realisierter passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster, Lüftungseinrichtungen usw.) nicht berücksichtigt. Den an den Wohngebäudefassaden außen anliegenden, nach den BUB ermittelten Lärmpegeln LDEN für den 24-Stunden-Zeitraum bzw. LNIGHT für den 8-Stunden-Nachtzeitraum sind sie somit in der Realität nicht ausgesetzt.</p> <p>Die im Bericht unter Punkt 4.1.3 und 4.1.4 aufgeführten baulichen Maßnahmen an den Fahrbahnen der Bundesstraßen B 173 und B 173n sind vollumfänglich beschrieben. Die Umsetzung der Baumaßnahme „B 173n, Fahrbahnerneuerung OU Flöha mit Rampenfahrbahnen“ bedarf der Mittelbereitstellung. Unabhängig davon, ob eine Umsetzung 2024 oder 2025 erfolgen wird, sind die planfestgestellten Korrekturwerte DStrO für die Lärminderungswirkung der Straßendeckschicht auch bis zur geplanten Erneuerung anzusetzen.</p> <p>Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum auf der Dresdner Straße gemäß dem Vorschlag unter Punkt 4.1.4 bedarf der vorherigen Anhörung durch die Verkehrsbehörde der Stadt Flöha.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen → siehe Nr. 2</p>
5	SV Flöha, SG Tiefbau/Bauhof		keine Stellungnahme	
6	Öffentlichkeit		keine Stellungnahmen (2. Beteiligungsrunde)	Stellungnahmen aus 1. Beteiligungsrunde wurden im LAP 2024 behandelt (S. 22f.)

Abwägungsergebnis:

→ Der LAP 2024 wird mit o. g. Aspekten ergänzt. Ungehindert dessen bleibt es jedoch bei einem LAP ohne Maßnahmenplan.

TÖB- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans ohne Maßnahmenplan 2024 der Stadt Flöha
 Beteiligungszeitraum: 26.02. – 19.03.2024

Anlage zur Abwägung: Betroffenheiten untergliedert nach Pflichtnetz und Pflicht und Zusatznetz (d.h. incl. des östlichen Teils der B173 ab Einmündung S 237)

Gemeinde	Betroffene L_DEN (24-Stunden) in dB(A)					Betroffene L_Night (Nacht) in dB (A)						
	Lden 55-59	Lden 60-64	Lden 65-69	Lden 70-74	Lden Ab75	Lnight 45-49	Lnight 50-54	Lnight 55-59	Lnight 60-64	Lnight 65-69	Lnight Ab70	
B173 - Pflicht	250	91	88	55	0	304	108	86	64	0	0	bis Einmündung S 237
B173 - gesamt	277	116	101	56	0	294	135	102	64	0	0	inkl. B 173 Falkenau ab S 237
Betroffene in Falkenau	27	25	13	1	0	-10	27	16	0	0	0	

Quelle: LfULG

Datum: 25.04.2024