

## **Steckbrief zur Lärmaktionsplanung, Stufe 4:**

# **Stadt Crimmitschau, OT Gablenz**

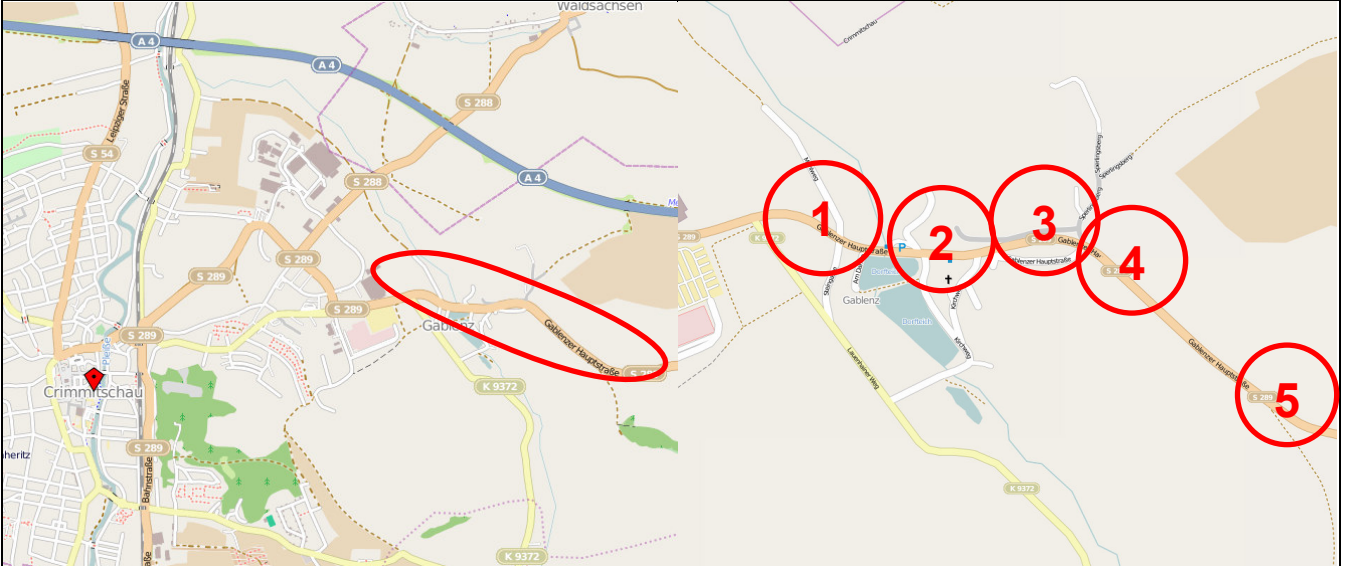
## **S 289 - Gablenzer Hauptstraße**



### ***Inhalt:***

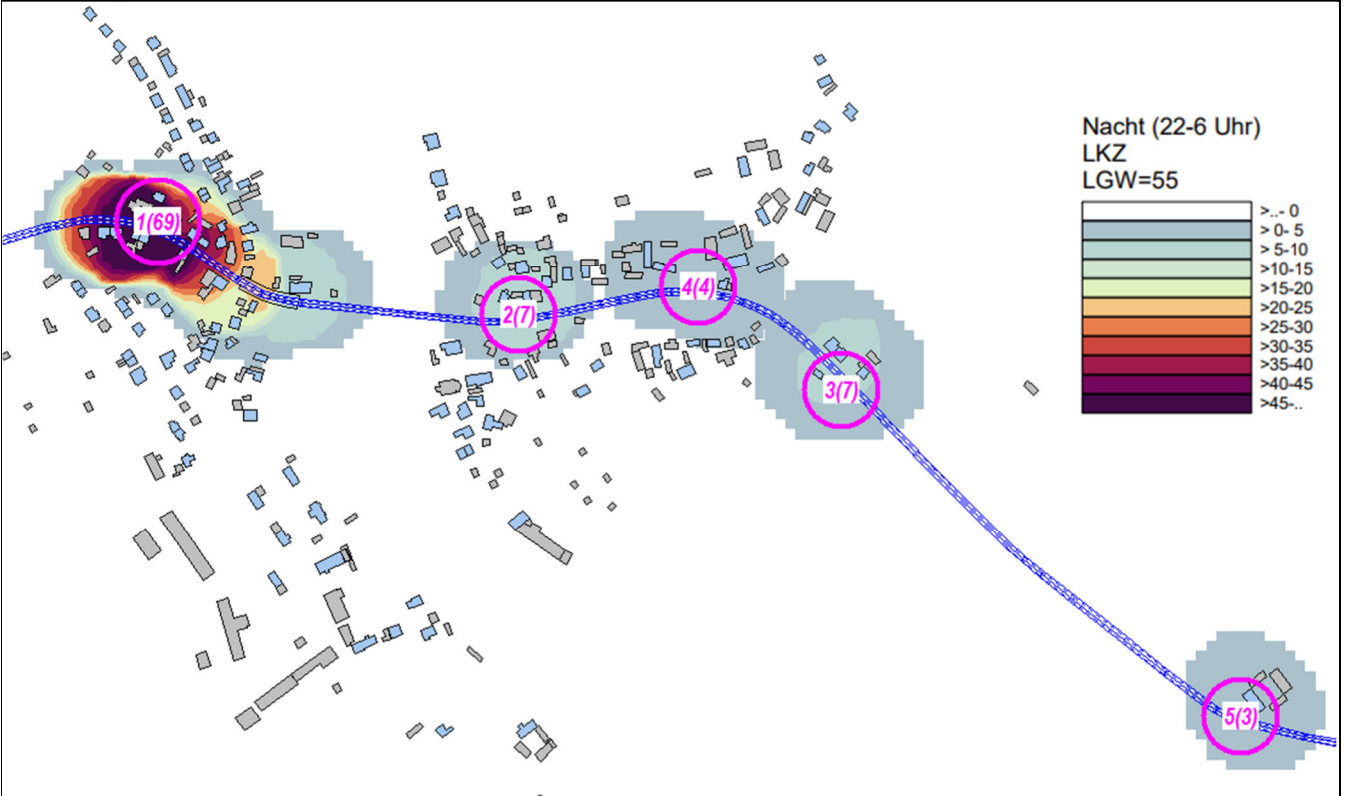
- Verortung im Stadtgebiet, Ausweisung von Teilbereichen (Hot-Spots der Lärm-/Einwohnerbelastung bzw. der Lärmaktionsplanung)
- Bilddokumentation
- Lärmkarten
  - Stand 2018 (Berechnung nach RLS-90)
  - Stand 2023 (Berechnung nach RLS-19)
- Beurteilung Entwicklung Lärmbelastung
- Diskussionsansätze Lärminderungsmaßnahmen

**Verortung OT Gablenz mit Teilbereichen (Hot-Spots der Lärm-/Einwohnerbelastung)**



Verortung OT Gablenz mit S 289 im Stadtgebiet  
Quelle: [openstreetmap.de](http://openstreetmap.de)

Verortung Teilbereiche 1 - 5  
Quelle: [openstreetmap.de](http://openstreetmap.de)



Hot-Spots der Lärm-/Einwohnerbelastung mit Priorität und Höhe der Lärmkennziffer LKZ (in Klammern) nach Bönninghausen/Popp (Auslösewert L<sub>Night</sub> = 55 dB(A))

## Bilddokumentation

### Teilbereich 1: Lauenhainer Weg - Mühlweg



S 289, nach Einmündung Lauenhainer Weg aus Richtung Westen



S 289 aus Richtung Mühlweg (Osten)



Fahrbahnzustand vor Gablenzer Hauptstraße Nr. 4, Stand 2018, Unstetigkeiten mit Pegelüberhöhungen bei Überfahrten, insbesondere durch LKW



Fahrbahnzustand vor Gablenzer Hauptstraße Nr. 18, Stand 2018, Fahrbahneinbrüche mit Pegelüberhöhungen bei Überfahrten, insbesondere durch LKW



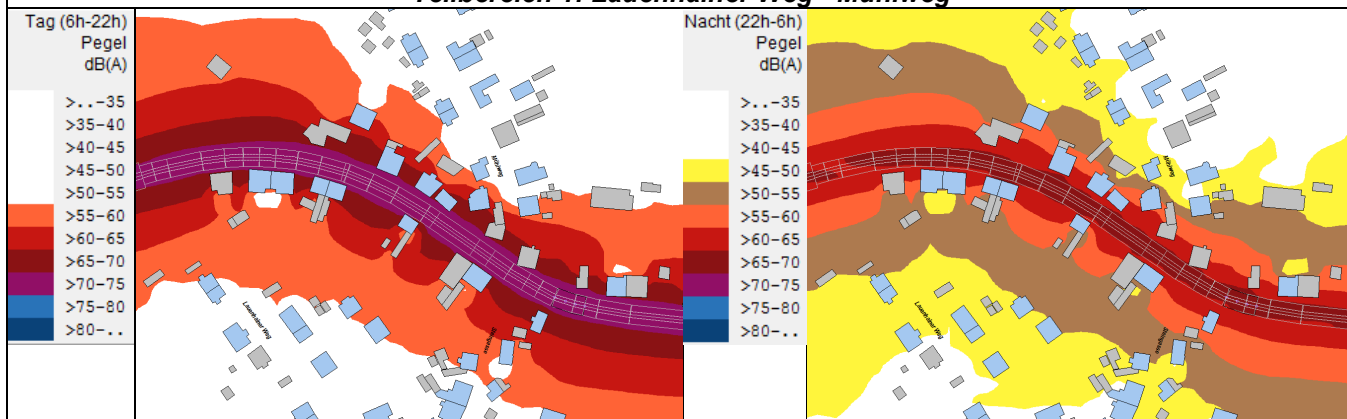
Fahrbahnzustand Stand 2024



Fahrbahnzustand Stand 2024

## Lärmkarten (Stand 2018, Berechnung nach RLS-90)

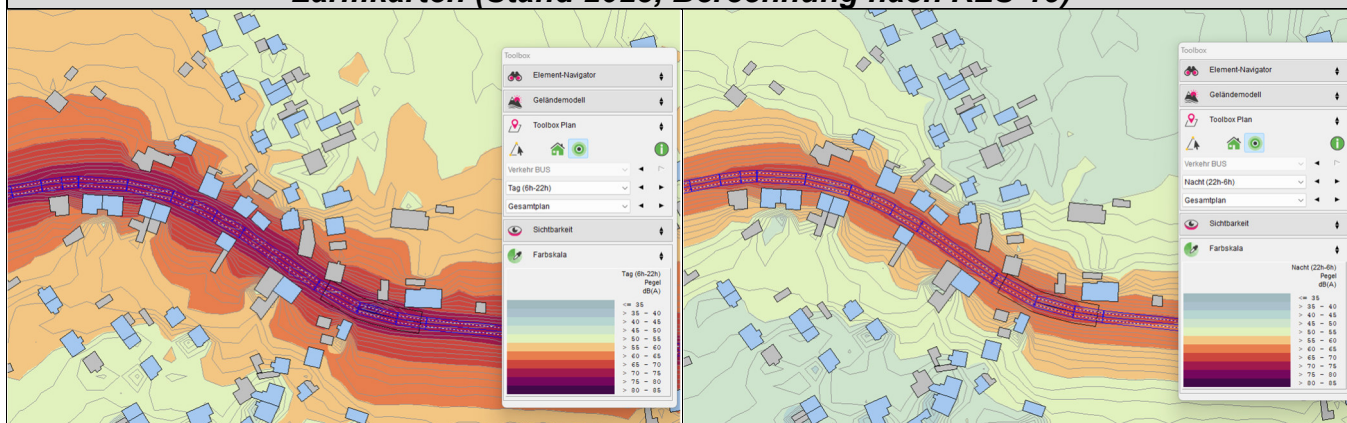
### Teilbereich 1: Lauenhainer Weg - Mühlweg



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Lärmkarten (Stand 2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Beurteilung der Lärmbelastung

### Teilbereich 1: Lauenhainer Weg - Mühlweg

#### Allgemeine Angaben

<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Priorität der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet</b>	LKZ = 69, Priorität: 1
<b>Art der Bebauung:</b>	Beidseitig lockere, zwei- bis dreigeschossige Bebauung
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>	Beidseitig WA (Allgemeines Wohngebiet)
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>	Je eine Richtungsfahrbahn
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
<b>Fahrbahnzustand:</b>	gut ohne Unstetigkeiten (siehe Bilddokumentation)
<b>Verkehrsbelegung und -entwicklung</b>	Stand <b>2017</b> : ca. <b>8.600</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2015 mit Schwerlastanteilen von 10,1% / 16,8% tagsüber / nachts, Stand <b>2023</b> : ca. <b>9.456</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2021 mit Schwerlastanteilen von 10,8% / 13,8% tagsüber / nachts,  Verringerung der Verkehrslast bei Berücksichtigung Ausbau S288 zu erwarten ( <b>Prognose 2030</b> mit Verringerung bis <b>1.100</b> KFZ/24h, bei Autobahnanschlussstelle mit Verringerung bis <b>6.600</b> KFZ/24h))
<b>Ruhender Verkehr:</b>	vereinzelte Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2018 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 70-71 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 63-65 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 3-8 dB, insbesondere nachts, für Wohnbebauung entlang der Straße</li> <li>• Betroffene Bewohner: 32 südliche Wohnbebauung), 21 (nördliche Wohnbebauung)</li> </ul>	
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 70-72 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 64-66 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 7-9 dB, insbesondere nachts, für Wohnbebauung entlang der Straße</li> <li>• Betroffene Bewohner: 33 südliche Wohnbebauung), 20 (nördliche Wohnbebauung)</li> </ul>	
<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</b>			
<b>Teilbereich 1: Lauenhainer Weg - Mühlweg</b>			
<b>Verkehrsmanagement</b>	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <a href="#">Abwägung Verkehrsfunktion zu Lärmeffekt, Diskussion</a>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 2 dB bei Einführung von Tempo 30, <a href="#">Abwägung Verkehrsfunktion zu Lärmeffekt, Diskussion</a>
	1.3	Verkehrsverlagerung allgemein	Bei Berücksichtigung Ausbau S288 (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 1 dB, Bei Berücksichtigung Ausbau S288 und zusätzlicher Autobahn-Anschlussstelle Waldsachsen (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 6 dB, dann Einhaltung bzw. nur punktuelle geringfügige Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97, <a href="#">Abwägung Realisierungswahrscheinlichkeit, Diskussion</a>
	1.4	Verlagerung LKW-Verkehr	Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 50%, <a href="#">Abwägung Relevanz, Diskussion</a>
	1.5	Förderung ÖPNV	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.6	Förderung Fußgängerverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte,
	1.7	Förderung Radverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
<b>Schallschutz</b>	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung nicht möglich
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, <a href="#">Abwägung Erstellung Bedarfsangaben, Diskussion</a>
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar
<b>Bauliche Maßnahmen</b>	3.1	Fahrbahninstandsetzung	kein lärmrelevantes Handlungserfordernis nach Sanierung (siehe Bilddokumentation), <a href="#">Diskussion</a>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 3 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, <a href="#">Abwägungsbedarf der Vorgehensweise</a>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	geringe lärmtechnische Effekte
<b>Weitere</b>	4	z.B. Geschwindigkeitskontrolle	<a href="#">Vorschläge aus öffentl. Diskussion</a>

**Fazit / Empfehlungen**

**Teilbereich 1: Lauenhainer Weg - Mühlweg**

--

## Bilddokumentation

### Teilbereich 2: Bereich Kirchweg



Verortung Teilbereich 2  
Quelle: [openstreetmap.de](https://openstreetmap.de)

S 289 aus Richtung Westen mit Anfang Tempo-30-Zone (Mo-Fr, 06.00-17.00 Uhr), südliche Bebauung



Fahrbahnzustand vor Gablenzer Hauptstraße Nr. 18a, Stand 2018, Unstetigkeiten mit Pegelüberhöhungen bei Überfahrten, insbesondere durch LKW

Nördliche Bebauung

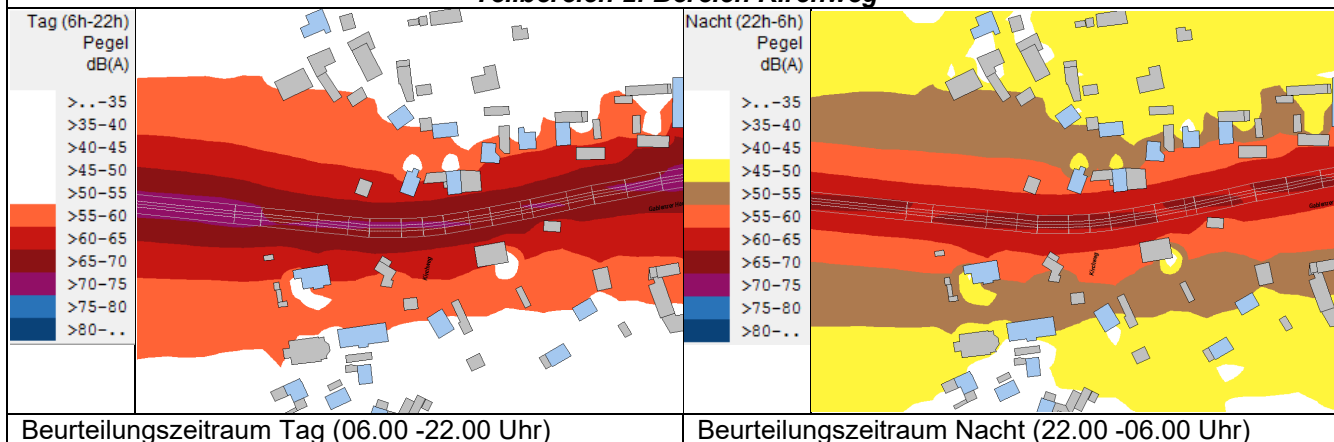


Fahrbahnzustand 2024 nach Sanierung

Tempo-30-Zone von 06.00 – 17.00Uhr, Stand 2024

## Lärmkarten (Stand 2018, Berechnung nach RLS-90)

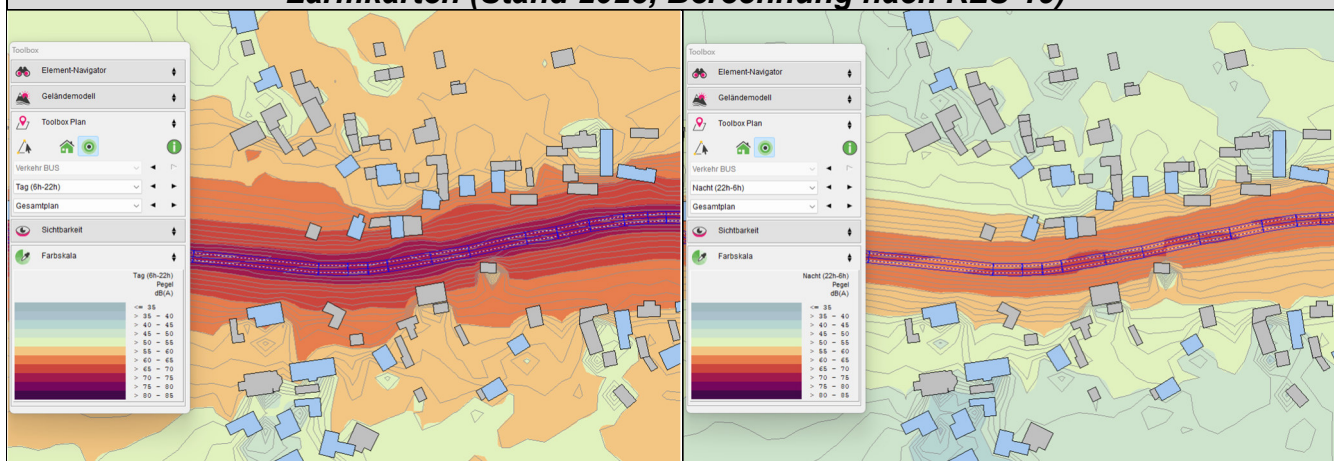
### Teilbereich 2: Bereich Kirchweg



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Lärmkarten (Stand 2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Beurteilung der Lärmbelastung

### Teilbereich 2: Bereich Kirchweg

#### Allgemeine Angaben

<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Priorität der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet</b>	LKZ = 7, Priorität: 2
<b>Art der Bebauung:</b>	Beidseitig lockere, zwei- bis dreigeschossige Bebauung
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>	Beidseitig MD (Dorf-/Mischgebiet)
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>	Je eine Richtungsfahrbahn
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>	30 km/h tagsüber von 06.00 – 17.00 Uhr für alle Fahrzeuge, ansonsten 50 km/h (Tempo-30-Zone bei EU-Lärmkartierung 2017 und 2023 nicht erfasst)
<b>Fahrbahnzustand:</b>	Guter Fahrbahnzustand ohne Unstetigkeiten nach Sanierung (siehe Bilddokumentation)
<b>Verkehrsbelegung</b>	Stand 2017: ca. 8.600 Fahrzeuge/24h nach zentraler Stand <b>2017</b> : ca. <b>8.600</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2015 mit Schwerlastanteilen von 10,1% / 16,8% tagsüber / nachts, Stand <b>2023</b> : ca. <b>9.456</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2021 mit Schwerlastanteilen von 10,8% / 13,8% tagsüber / nachts,  Verringerung der Verkehrslast bei Berücksichtigung Ausbau S288 zu erwarten ( <b>Prognose 2030</b> mit Verringerung bis <b>1.100</b> KFZ/24h, bei Autobahnan-schlussstelle mit Verringerung bis <b>6.600</b> KFZ/24h))
<b>Ruhender Verkehr:</b>	vereinzelte Stellflächen/Bushaltestellen im Nebenbereich der Fahrbahnen



<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2018 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 63-65 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 59-61 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Dorf-/Mischgebiete von 0-2 dB (nur nachts, da tagsüber Tempo-30-Zone) für nördliche Wohnbebauung entlang der Straße</li> <li>• Betroffene Bewohner: 8 (nur nördliche Wohnbebauung)</li> </ul>	
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 64-67 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 57-61 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Dorf-/Mischgebiete von 0-2 dB (nur nachts, da tagsüber Tempo-30-Zone) für nördliche Wohnbebauung entlang der Straße</li> <li>• Betroffene Bewohner: 8 (nur nördliche Wohnbebauung)</li> </ul>	
<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</b>			
<b>Teilbereich 2: Bereich Kirchweg</b>			
<b>Verkehrsmanagement</b>	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Bereits realisiert, Ausweitung der Geltungszeiten auf 06.00 – 22.00 Uhr möglich, <b>Abwägung Verkehrsfunktion zu Lärmeffekt, Diskussion</b>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 2 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Abwägung Verkehrsfunktion zu Lärmeffekt, Diskussion</b>
	1.3	Verkehrsverlagerung allgemein	Bei Berücksichtigung Ausbau S288 (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 1 dB, Bei Berücksichtigung Ausbau S288 und zusätzlicher Autobahn-Anschlussstelle Waldsachsen (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 6 dB, dann Einhaltung der Sanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97, <b>Abwägung Realisierungswahrscheinlichkeit, Diskussion</b>
	1.4	Verlagerung LKW-Verkehr	Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 50%, <b>Abwägung Relevanz, Diskussion</b>
	1.5	Förderung ÖPNV	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.6	Förderung Fußgängerverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte,
	1.7	Förderung Radverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	<b>Schallschutz</b>	2.1	Lärmschutzwände/-wälle
2.2		Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, <b>Abwägung Erstellung Bedarfsangaben, Diskussion</b>
2.3		Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar
<b>Bauliche Maßnahmen</b>	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis nach Sanierung (siehe Bilddokumentation), <b>Diskussion</b>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: nochmalige zusätzliche Verbesserungen um bis 2 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, <b>Abwägungsbedarf</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	geringe lärmtechnische Effekte

Weitere	4	z.B. Geschwindigkeitskontrolle	<i>Vorschläge aus öffentl. Diskussion</i>
<b>Fazit / Empfehlungen</b>			
<b>Teilbereich 2: Bereich Kirchweg</b>			

## Bilddokumentation

### Teilbereich 3: westlich Einmündung Sperlingsberg



Verortung Teilbereich 3  
Quelle: [openstreetmap.de](https://openstreetmap.de)

S 289 bei Ende Tempo-30-Zone aus Richtung  
Westen mit nördlicher Bebauung



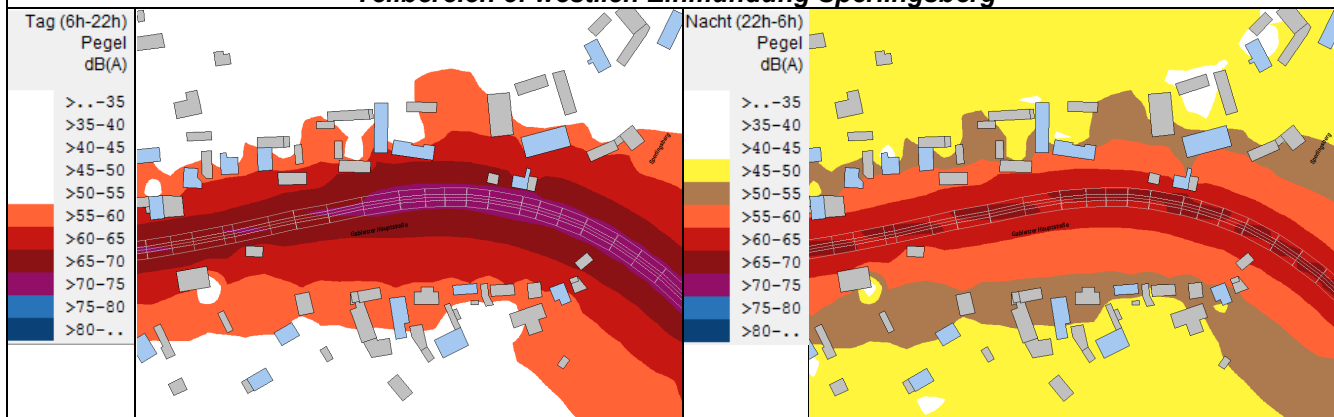
Fahrbahnzustand S 289 Einmündung Sperlingsberg,  
Unstetigkeiten mit Pegelüberhöhungen bei  
Überfahrten, insbesondere durch LKW



Fahrbahnzustand 2024 nach Sanierung

## Lärmkarten (Stand 2018, Berechnung nach RLS-90)

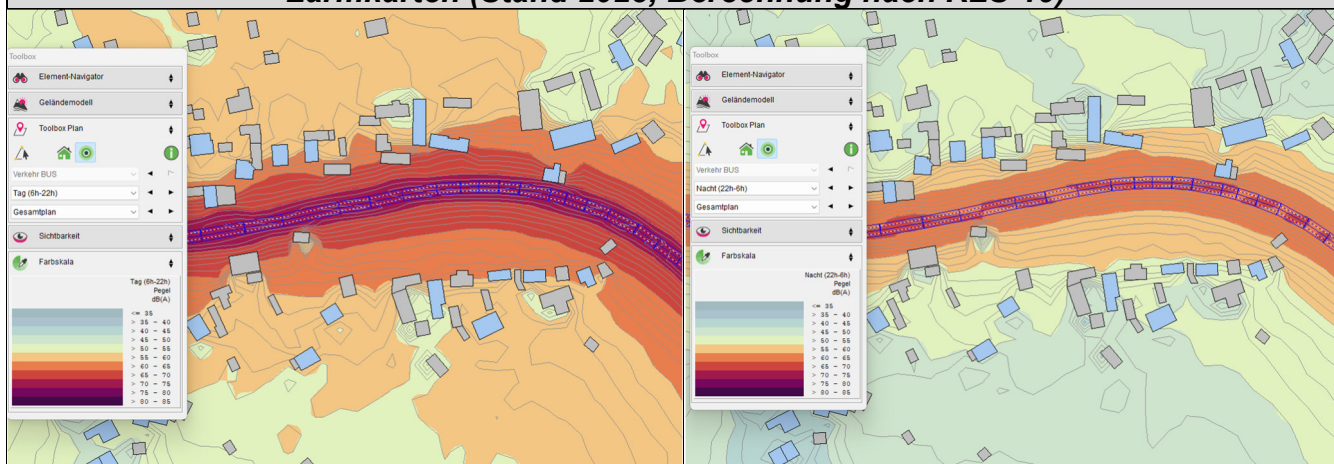
### Teilbereich 3: westlich Einmündung Sperlingsberg



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Lärmkarten (Stand 2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Beurteilung der Lärmbelastung

### Teilbereich 3: westlich Einmündung Sperlingsberg

#### Allgemeine Angaben

<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Priorität der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet</b>	LKZ = 4, Priorität: 4
<b>Art der Bebauung:</b>	Beidseitig lockere, zwei- bis viergeschossige Bebauung
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>	Beidseitig MD (Dorf-/Mischgebiet)
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>	Je eine Richtungsfahrbahn
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
<b>Fahrbahnzustand:</b>	Keine Fahrbahnunstetigkeiten nach Sanierung (siehe Bilddokumentation)
<b>Verkehrsbelegung</b>	Stand <b>2017</b> : ca. <b>8.600</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2015 mit Schwerlastanteilen von 10,1% / 16,8% tagsüber / nachts, Stand <b>2023</b> : ca. <b>9.456</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2021 mit Schwerlastanteilen von 10,8% / 13,8% tagsüber / nachts,  Verringerung der Verkehrslast bei Berücksichtigung Ausbau S288 zu erwarten ( <b>Prognose 2030</b> mit Verringerung bis <b>1.100</b> KFZ/24h, bei Autobahnanschlussstelle mit Verringerung bis <b>6.600</b> KFZ/24h))
<b>Ruhender Verkehr:</b>	vereinzelte Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2018 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 65-70 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 58-63 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Dorf-/Mischgebiete von 0-4 dB für Wohnbebauung nördlich entlang der Straße, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 3 (nördliche Wohnbebauung)</li> </ul>	
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 66-70 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 59-63 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Dorf-/Mischgebiete von 0-4 dB für Wohnbebauung nördlich entlang der Straße, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 3 (nördliche Wohnbebauung)</li> </ul>	
<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</b>			
<b>Teilbereich 3: westlich Einmündung Sperlingsberg</b>			
<b>Verkehrsmanagement</b>	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Abwägung Verkehrsfunktion zu Lärmeffekt, Diskussion</b>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 2 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Abwägung Verkehrsfunktion zu Lärmeffekt, Diskussion</b>
	1.3	Verkehrsverlagerung allgemein	Bei Berücksichtigung Ausbau S288 (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 1 dB, Bei Berücksichtigung Ausbau S288 und zusätzlicher Autobahn-Anschlussstelle Waldsachsen (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 6 dB, dann Einhaltung der Sanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97, <b>Abwägung Realisierungswahrscheinlichkeit, Diskussion</b>
	1.4	Verlagerung LKW-Verkehr	Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 50%, <b>Abwägung Relevanz, Diskussion</b>
	1.5	Förderung ÖPNV	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.6	Förderung Fußgängerverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.7	Förderung Radverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
<b>Schallschutz</b>	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung nicht möglich
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, <b>Abwägung Erstellung Bedarfsangaben, Diskussion</b>
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar
<b>Bauliche Maßnahmen</b>	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis nach Sanierung (siehe Bilddokumentation), <b>Diskussion</b>
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 3 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, <b>Abwägungsbedarf der Vorgehensweise</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	geringe lärmtechnische Effekte

Weitere	4	z.B. Geschwindigkeitskontrolle	<i>Vorschläge aus öffentl. Diskussion</i>
<b>Fazit / Empfehlungen</b>			
<b>Teilbereich 3: westlich Einmündung Sperlingsberg</b>			

**Bilddokumentation und Verortung**  
**Teilbereich 4: östlich Einmündung Sperlingsberg**



Verortung Teilbereich 4  
 Quelle: [openstreetmap.de](https://openstreetmap.de)

S 289 nach Einmündung Sperlingsberg aus Richtung Westen, nordöstliche Bebauung

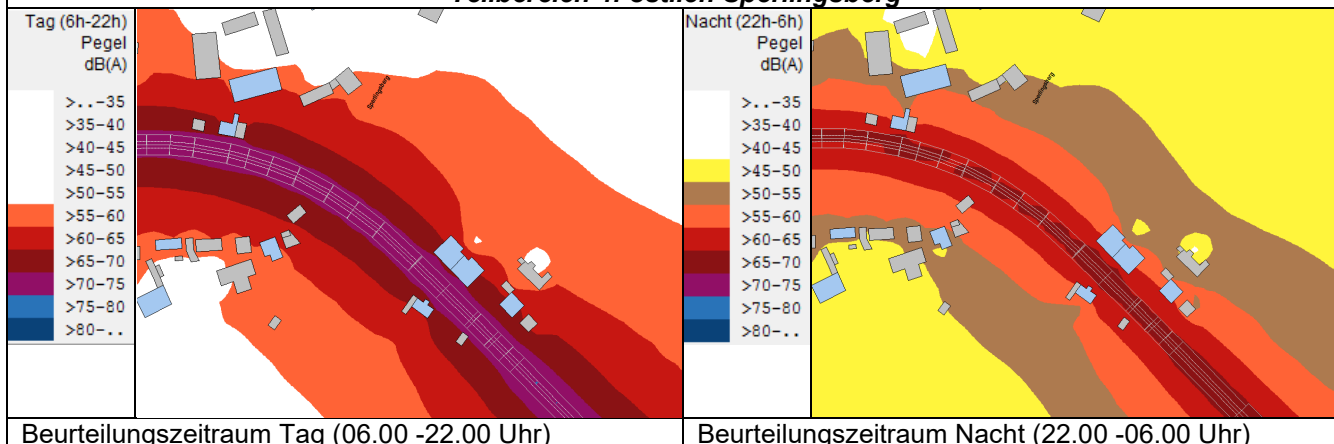


S 289 nach Einmündung Sperlingsberg aus Richtung Westen, südwestliche Bebauung

Zustand 2024

## Lärmkarten (Stand 2018, Berechnung nach RLS-90)

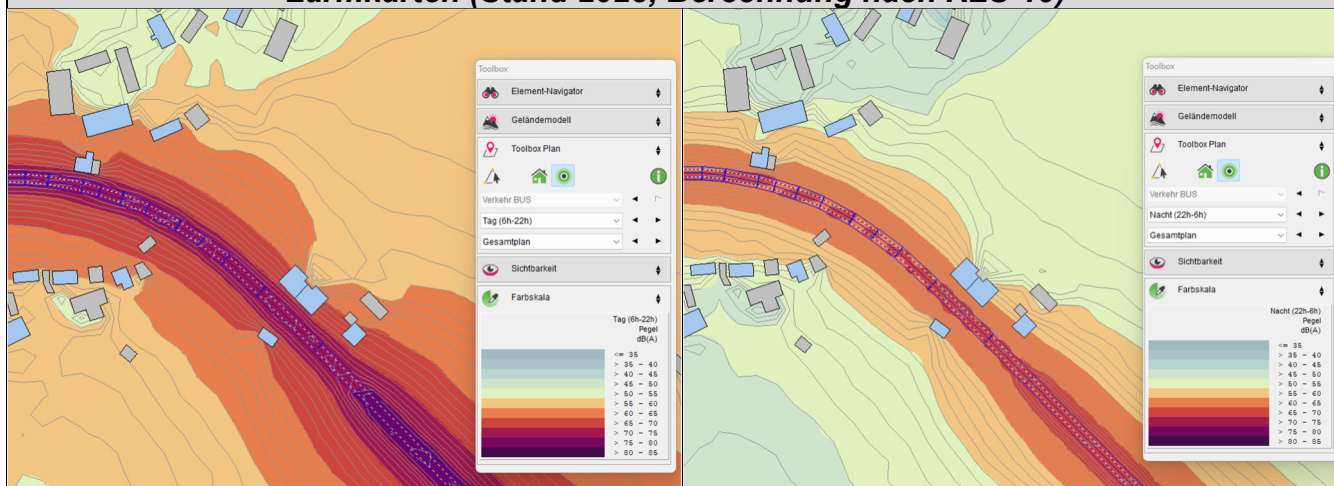
### Teilbereich 4: östlich Sperlingsberg



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Lärmkarten (Stand 2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Beurteilung der Lärmbelastung

### Teilbereich 4: östlich Einmündung Sperlingsberg

#### Allgemeine Angaben

<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Priorität der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet</b>	LKZ = 7, Priorität: 3
<b>Art der Bebauung:</b>	Beidseitig einzeln stehende Bebauung vor Ortsausgang
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>	Beidseitig MD (Dorf-/Mischgebiet)
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>	Je eine Richtungsfahrbahn
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
<b>Fahrbahnzustand:</b>	intakte Fahrbahn ohne Unstetigkeiten (siehe Bilddokumentation)
<b>Verkehrsbelegung</b>	Stand <b>2017</b> : ca. <b>8.600</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2015 mit Schwerlastanteilen von 10,1% / 16,8% tagsüber / nachts, Stand <b>2023</b> : ca. <b>9.456</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2021 mit Schwerlastanteilen von 10,8% / 13,8% tagsüber / nachts,  Verringerung der Verkehrslast bei Berücksichtigung Ausbau S288 zu erwarten ( <b>Prognose 2030</b> mit Verringerung bis <b>1.100</b> KFZ/24h, bei Autobahnanchlussstelle mit Verringerung bis <b>6.600</b> KFZ/24h))
<b>Ruhender Verkehr:</b>	vereinzelt Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen



<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2018 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 67-70 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 61-63 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Dorf-/Mischgebiete von 0-4 dB für Wohnbebauung an der Straße, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 12 (nordöstliche Wohnbebauung); 1 (südwestliche Bebauung)</li> </ul>	
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 68-69 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 61-62 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Dorf-/Mischgebiete von 0-3 dB für Wohnbebauung an der Straße, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 6 (nordöstliche Wohnbebauung); 1 (südwestliche Bebauung)</li> </ul>	
<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</b>			
<b>Teilbereich 4: östlich Einmündung Sperlingsberg</b>			
<b>Verkehrsmanagement</b>	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <a href="#">Abwägung Verkehrsfunktion zu Lärmeffekt, Diskussion</a>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 2 dB bei Einführung von Tempo 30, <a href="#">Abwägung Verkehrsfunktion zu Lärmeffekt, Diskussion</a>
	1.3	Verkehrsverlagerung allgemein	Bei Berücksichtigung Ausbau S288 (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 1 dB, Bei Berücksichtigung Ausbau S288 und zusätzlicher Autobahn-Anschlussstelle Waldsachsen (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 6 dB, dann Einhaltung der Sanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97, <a href="#">Abwägung Realisierungswahrscheinlichkeit, Diskussion</a>
	1.4	Verlagerung LKW-Verkehr	Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 50%, <a href="#">Abwägung Relevanz, Diskussion</a>
	1.5	Förderung ÖPNV	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.6	Förderung Fußgängerverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.7	Förderung Radverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
<b>Schallschutz</b>	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung schlecht möglich und unverhältnismäßig
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, <a href="#">Abwägung Erstellung Bedarfsangaben, Diskussion</a>
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar
<b>Bauliche Maßnahmen</b>	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 3 dB bei z.B. AC D LO'A-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, <a href="#">Abwägungsbedarf der Vorgehensweise</a>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	geringe lärmtechnische Effekte
<b>Weitere</b>	4	z.B. Geschwindigkeitskontrolle	<a href="#">Vorschläge aus öffentl. Diskussion</a>

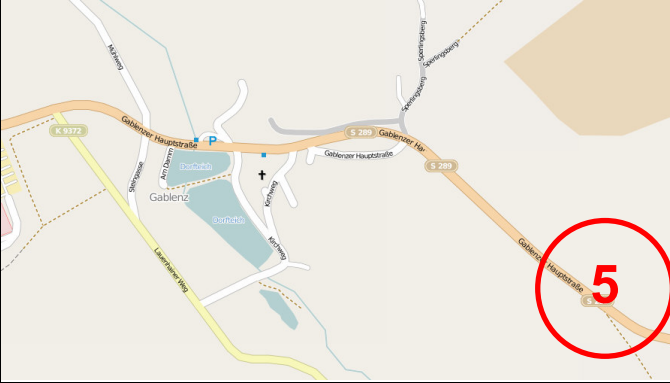
**Fazit / Empfehlungen**

**Teilbereich 4: östlich Einmündung Sperlingsberg**

--

## Bilddokumentation und Verortung

### Teilbereich 5: Ortsausgang in Richtung B93



Verortung Teilbereich 5  
Quelle: [openstreetmap.de](https://openstreetmap.de)

S 289 nach OA Gablenz, Stand 2018  
Höhe Gehöft Gablenzer Hauptstraße 49

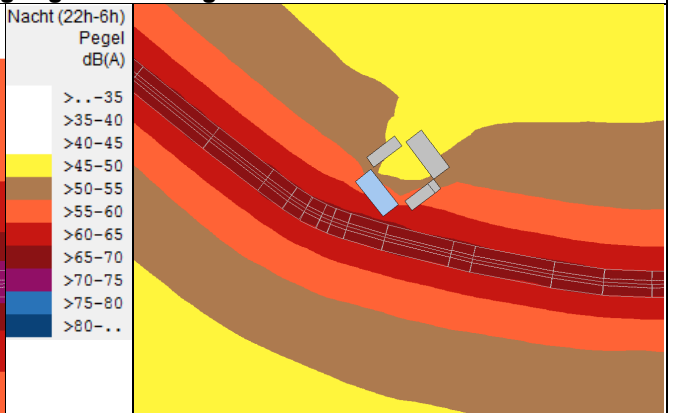
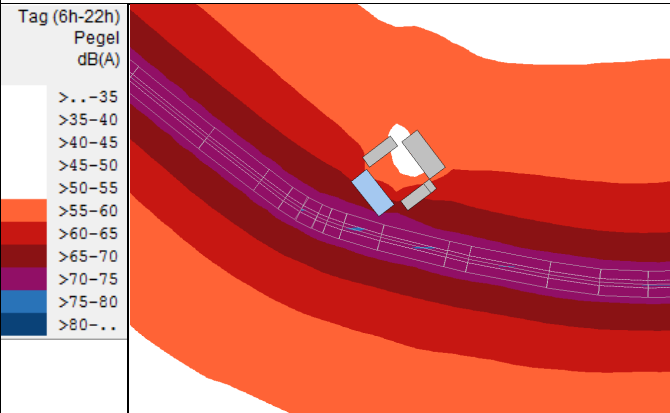


S 289 nach OA Gablenz, Stand 2023, Höhe Gehöft Gablenzer Hauptstraße 49

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h bei Kartierung 2023 nicht berücksichtigt

## Lärmkarten (Stand 2018, Berechnung nach RLS-90)

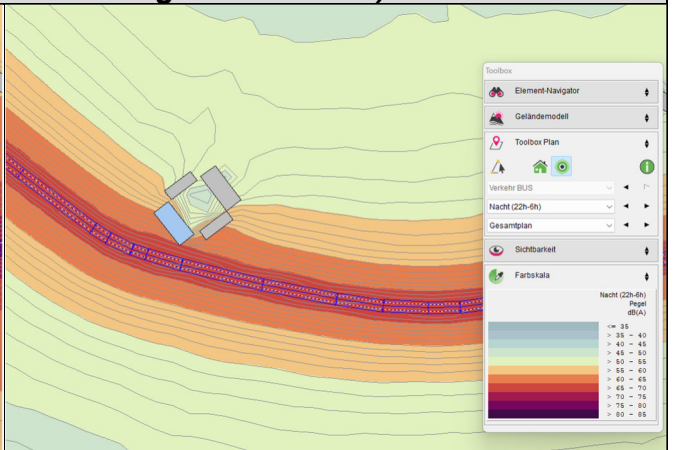
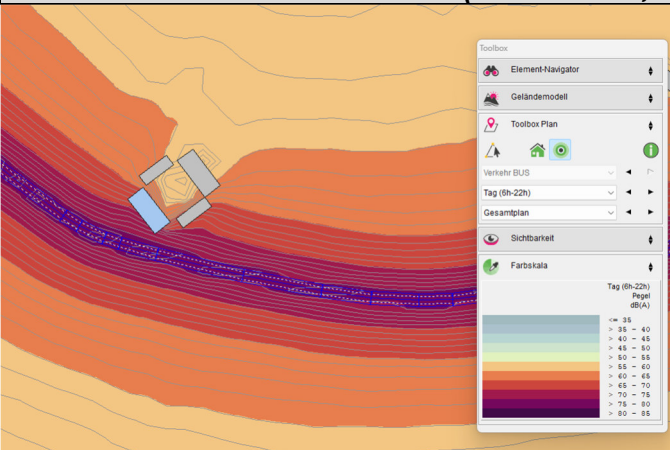
### Teilbereich 5: Ortsausgang in Richtung B93



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## Lärmkarten (Stand 2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

<b>Beurteilung der Lärmbelastung</b>			
<b>Teilbereich 5: Ortsausgang in Richtung B93</b>			
<b>Allgemeine Angaben</b>			
<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Priorität der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet</b>		LKZ = 3, Priorität: 5	
<b>Art der Bebauung:</b>		Einzel stehende Bebauung nach Ortsausgang	
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>		Außenbereich, damit Anspruch wie Dorf-/Mischgebiet	
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>		Je eine Richtungsfahrbahn	
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>		100/80 km/h tagsüber und nachts für PKW/LKW (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h bei Kartierung 2023 nicht berücksichtigt)	
<b>Fahrbahnzustand:</b>		intakte Fahrbahn ohne Unstetigkeiten (siehe Bilddokumentation)	
<b>Verkehrsbelegung</b>		Stand <b>2017</b> : ca. <b>8.600</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2015 mit Schwerlastanteilen von 10,1% / 16,8% tagsüber / nachts, Stand <b>2023</b> : ca. <b>9.456</b> Fahrzeuge/24h nach zentraler Verkehrszählung 2021 mit Schwerlastanteilen von 10,8% / 13,8% tagsüber / nachts,  Verringerung der Verkehrslast bei Berücksichtigung Ausbau S288 zu erwarten ( <b>Prognose 2030</b> mit Verringerung bis <b>1.100</b> KFZ/24h, bei Autobahnanschlussstelle mit Verringerung bis <b>6.600</b> KFZ/24h))	
<b>Ruhender Verkehr:</b>		keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2018 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 67-71 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 59-64 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Dorf-/Mischgebiete von 0-5 dB für Wohnbebauung an der Straße, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 3 (nördliche Wohnbebauung)</li> </ul>	
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 69-72 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 60-64 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Dorf-/Mischgebiete von 0-5 dB für Wohnbebauung an der Straße, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 2 (nördliche Wohnbebauung)</li> </ul>	
<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</b>			
<b>Teilbereich 5: Ortsausgang in Richtung B93</b>			
Verkehrsmanagement	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Effekte: Verbesserungen um bis zu 2 dB bei Einführung von Tempo 70 (bereits realisiert, in der Kartierung jedoch nicht enthalten), <b>Diskussion</b>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 2 dB bei Einführung von Tempo 70 (bereits realisiert, in der Kartierung jedoch nicht enthalten), <b>Diskussion</b>
	1.3	Verkehrsverlagerung allgemein	Bei Berücksichtigung Ausbau S288 (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 1 dB, Bei Berücksichtigung Ausbau S288 und zusätzlicher Autobahn-Anschlussstelle Waldsachsen (Prognose 2030) Verringerung Lärmbelastung bis 6 dB, dann Einhaltung der Sanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97, <b>Abwägung Realisierungswahrscheinlichkeit, Diskussion</b>
	1.4	Verlagerung LKW-Verkehr	Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 50%

	1.5	Förderung ÖPNV	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.6	Förderung Fußgängerverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.7	Förderung Radverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung schlecht möglich und unverhältnismäßig
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, <i>Abwägung Erstellung Bedarfsangaben, Diskussion</i>
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar
Bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: weitere Verbesserungen um bis 2 dB bei z.B. L EA D-Asphalten für fließenden Verkehr, deutlich geringere Effekte im Bereich von Straßen mit Steigungen > 5% (betrachtete Straße weist teilweise Steigungen von ca. 6-7% auf), <i>Diskussion</i>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4	z.B. Geschwindigkeitskontrolle	<i>Vorschläge aus öffentl. Diskussion</i>
<b>Fazit / Empfehlungen</b>			
<b>Teilbereich 5: Ortsausgang in Richtung B93</b>			