

## ***Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:***

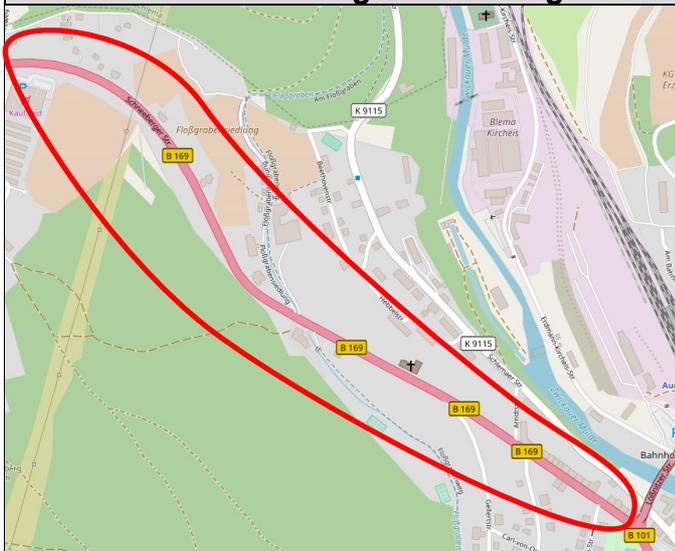
# **Schneeberger Straße (B 169) in Aue** ***(Hot-Spots der Lärm-/Einwohnerbelastung Nr. 2, 9, 14, 15)***



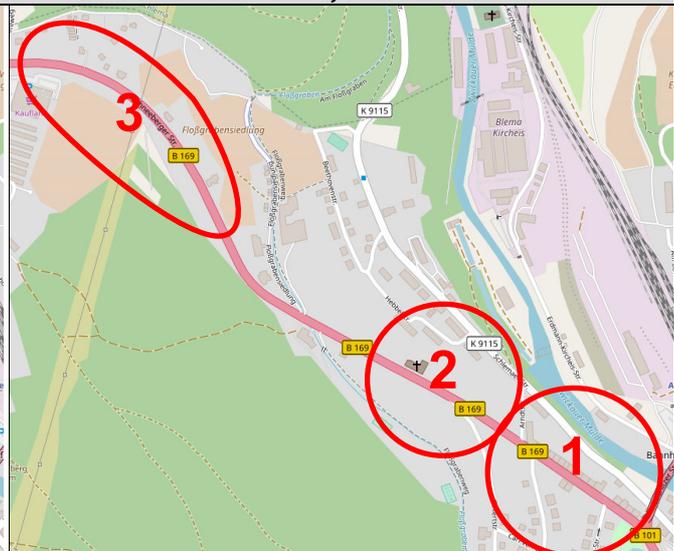
### ***Inhalt:***

- Verortung im Stadtgebiet, Ausweisung von Teilbereichen
- Bilddokumentation
- Lärmkarten
  - Stand 2023 vs. 2017 (Berechnung nach RLS-19 vs. RLS-90)
- Beurteilung Entwicklung Lärmbelastung
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen

## Verortung Schneeberger Straße mit Teilbereichen 1, 2 und 3



Verortung Schneeberger Straße im Stadtgebiet  
Quelle: openstreetmap.de



Verortung der Teilbereiche 1, 2 und 3  
Quelle: openstreetmap.de

## Bilddokumentation

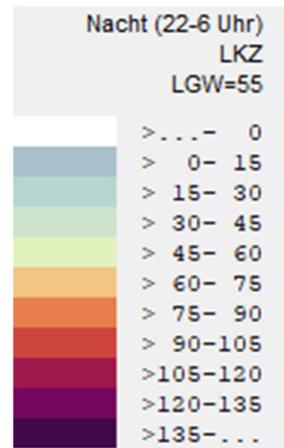
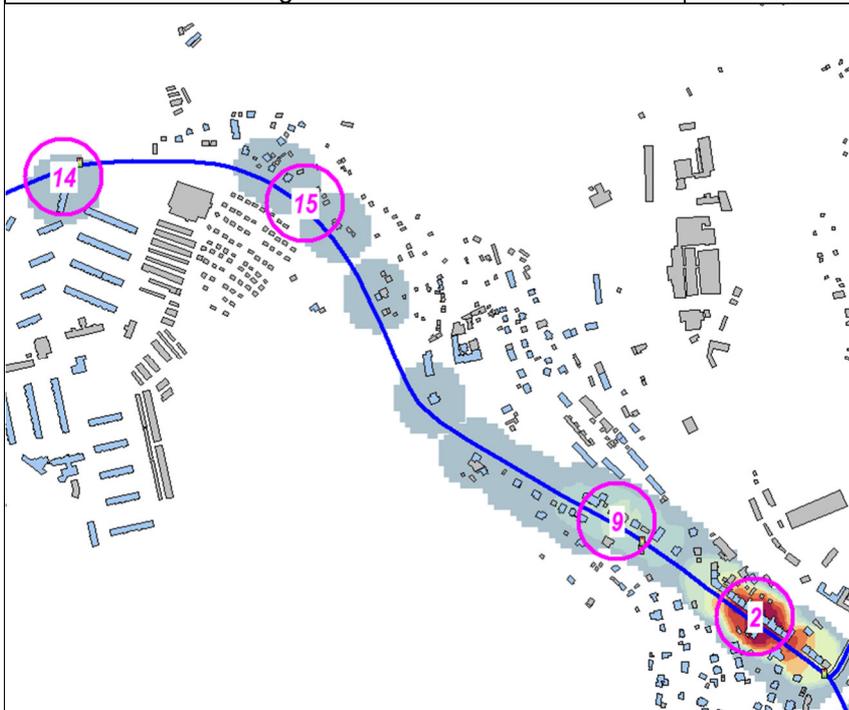
### Teilbereich 1: Löbnitzer Straße – Arndtstraße



nordöstliche Bebauung



südwestliche Bebauung



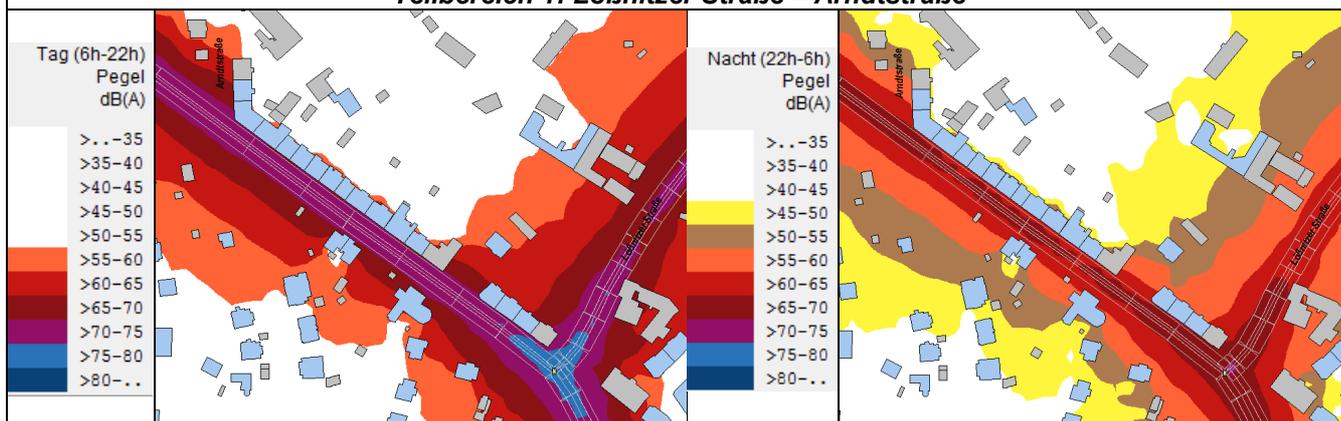
#### Legende

- Stadtgrenze
- Wandelement
- Gebäude
- Gebäude bewohnt
- Sondergebäude
- Verkehrsampel
- Brückenelement
- Straße /CNOSSOS-EU

Hot-Spots der Lärmaktionsplanung mit Priorität nach Lärmkennziffer LKZ der Lärm-Einwohner-Belastung

## Lärmkarten (Stand:2017, Berechnung nach RLS-90)

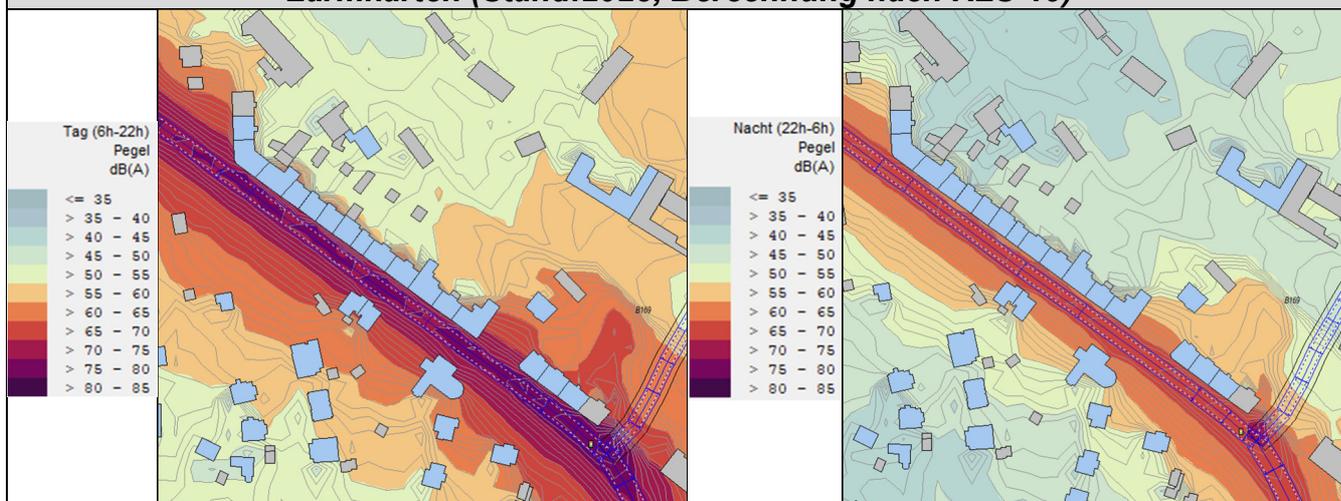
### Teilbereich 1: Lößnitzer Straße – Arndtstraße



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 Entwicklung der Lärmbelastung

### Teilbereich 1: Lößnitzer Straße – Arndtstraße

#### Allgemeine Angaben

<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023</b>	LKZ = von 102 auf 124, Priorität: von 1 auf 2, Erhöhung LKZ wegen gesteigener Anwohnerzahlen und gesteigener Verkehrszahlen (auch Einfluss Berechnungsverfahren)
<b>Art der Bebauung:</b>	nordöstlich geschlossener Blockrand mit Baulücke, 3 – 4-geschossige Bebauung, südwestlich Einzel- und Doppelhäuser, 3-geschossig
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>	Beidseitig MI (Mischgebiet)
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>	zwei Richtungsfahrbahn in Richtung Nordwesten, eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur in Richtung Südosten
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
<b>Fahrbahnzustand:</b>	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
<b>Verkehrsbelegung</b>	<b>14.400 Fahrzeuge/24h</b> nach zentralen Verkehrszählungen <b>2015</b> mit Schwerlastanteilen von 3,8% / 4,9% tagsüber / nachts <b>16.176 Fahrzeuge/24h</b> nach zentralen Verkehrszählungen <b>2021</b> mit Schwerlastanteilen von 4,7% / 4,9% tagsüber / nachts
<b>Ruhender Verkehr:</b>	Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 71-74 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 63-67 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 4-8 dB im gesamten Bereich, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 16 (südwestliche Bebauung), 123 (nordöstliche Bebauung)</li> </ul>	
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 72-75 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 65-68 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 6-9 dB im gesamten Bereich, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 19 (südwestliche Bebauung), 152 (nordöstliche Bebauung)</li> </ul>	
<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</b>			
<b>Teilbereich 1: Lößnitzer Straße – Arndtstraße</b>			
Verkehrsmanagement	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Diskussion</b>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Diskussion</b>
	1.3	Verkehrsverlagerung allgemein	Keine Ansatzpunkte erkennbar, <b>Diskussion</b>
	1.4	Verlagerung LKW-Verkehr	Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 50%, <b>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	Markierung Radfahrspur beidseitig, Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung nicht möglich
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, <b>Diskussion</b>
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar, <b>Diskussion</b>
Bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringern durch nahe gelegene LSA (mit Brems- und Anfahrvorgängen) sowie Straßensteigung, <b>Diskussion</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		<b>Diskussion</b>

## Kosten-Nutzen-Analyse bei favorisierten Lärminderungsmaßnahmen

LDEN-Bereiche	Anzahl Betroffene	Gesundheitskosten Betroffene/a	Gesundheitskosten Gesamt/a	Wohnfläche	Immobilien-Wertverlust	Mietverlust/a
65-70	3	171	513	105	59063	1021
70-75	168	272	45696	5880	4410000	76205
>75	0	363	0	0	0	0
<b>Kosten durch Lärmbelastung</b>			<b>46209</b>	<b>5985</b>	<b>4469063</b>	<b>77225</b>
				35 m <sup>2</sup> /Einwohner	1,5%/dB über 50 dB Kaufpreis: 2.500 €/m <sup>2</sup> (Schätzung)	0,9%/dB und Monat über 50 dB Mietpreis: 6,00€/m <sup>2</sup> (Schätzung)
Verbesserung nach Realisierung Lärmoptimierter Asphalt im Mittel: 3 dB (Schätzung)						
<b>Kostenreduktion nach Realisierung Lärmoptimierter Asphalt</b>			<b>13500</b>	<b>673313</b>	<b>2085</b>	<b>3591</b>
				Verbesserung durch Verminderung Wohnungs-Leerstand von gegenwärtig 25% auf 15%		<b>3591</b>
				<b>Gesamt:</b>		<b>692489</b>
<b>Quellen:</b>						
Betroffenzahlen: Lärmkartierung 2022/2023						
Gesundheitskosten Betroffene/a: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017						
Wohnflächen: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2009						
Immob.-Wertverlust: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017:						
Mietverlust: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017						
Mietpreise: Mietspiegel für die Stadt Aue - Bad Schlema liegt nicht vor, Schätzung						

## Bildokumentation

### Teilbereich 2: Arndtstraße - Floßgrabensiedlung



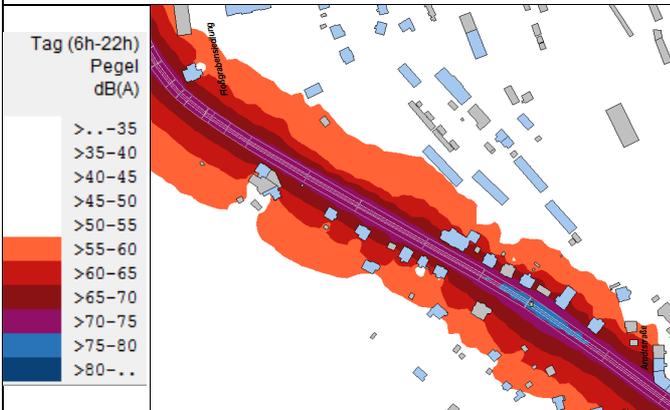
nordöstliche Bebauung



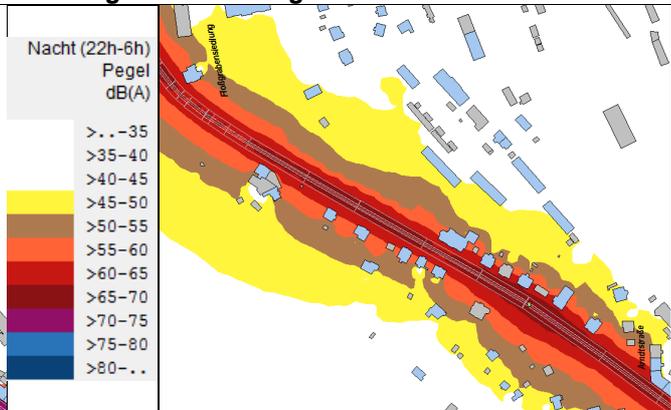
südwestliche Bebauung

## Lärmkarten (Stand:2017, Berechnung nach RLS-90)

### Teilbereich 2: Arndtstraße - Floßgrabensiedlung

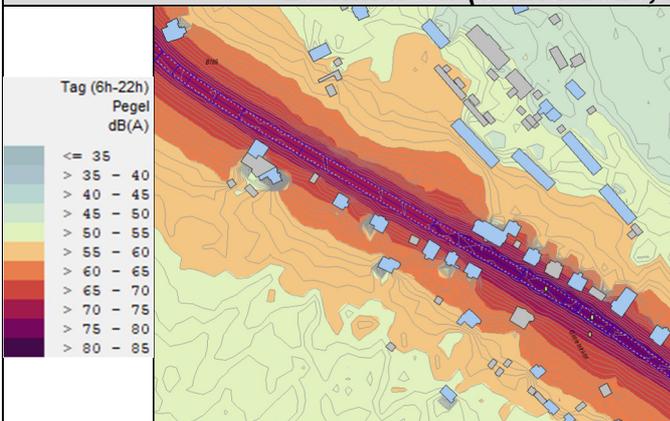


Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

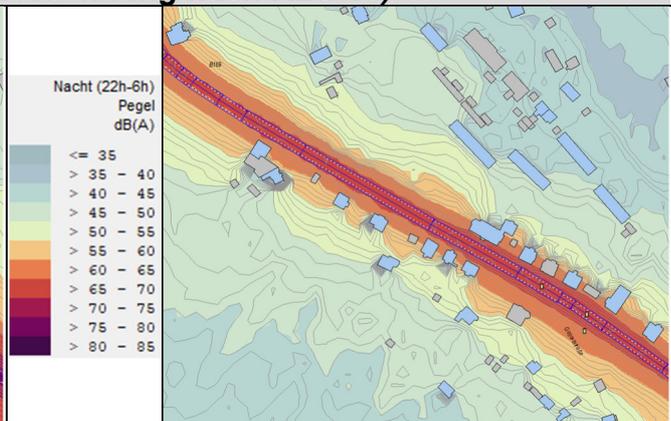


Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

## 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: Arndtstraße - Floßgrabensiedlung

#### Allgemeine Angaben

**Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023**

LKZ = von 18 auf 38, Priorität: von 11 auf 9, Erhöhung LKZ wegen gesteigerter Anwohnerzahlen und gesteigerter Verkehrszahlen (auch Einfluss Berechnungsverfahren)

**Art der Bebauung:**

Beidseitig lückenhafte Bebauung, 2 – 3-geschossige Bebauung

**Nutzung gemäß FNP:**

Beidseitig MI (Mischgebiet)

<b>Fahrbahnaufteilung:</b>		zwei Richtungsfahrbahn in Richtung Nordwesten, eine Richtungsfahrbahn in Richtung Südosten	
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>		50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge	
<b>Fahrbahnzustand:</b>		Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten	
<b>Verkehrsbelegung</b>		<b>14.400 Fahrzeuge/24h</b> nach zentralen Verkehrszählungen <b>2015</b> mit Schwerlastanteilen von 3,8% / 4,9% tagsüber / nachts <b>16.176 Fahrzeuge/24h</b> nach zentralen Verkehrszählungen <b>2021</b> mit Schwerlastanteilen von 4,7% / 4,9% tagsüber / nachts	
<b>Ruhender Verkehr:</b>		Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 69-71 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 61-64 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 2-5 dB im gesamten Bereich</li> <li>• Betroffene Bewohner: 20 (südwestliche Bebauung), 45 (nordöstliche Bebauung)</li> </ul>	
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 72-74 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 63-66 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 4-7 dB im gesamten Bereich, insbesondere nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 30 (südwestliche Bebauung), 36 (nordöstliche Bebauung)</li> </ul>	
<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</b>			
<b>Teilbereich 2: Arndtstraße - Floßgrabensiedlung</b>			
Verkehrsmanagement	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Diskussion</b>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Diskussion</b>
	1.3	Verkehrsverlagerung allgemein	Keine Ansatzpunkte erkennbar, <b>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	Markierung Radfahrspur beidseitig, Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung nicht möglich
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, <b>Diskussion</b>
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar, <b>Diskussion</b>
Bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringern durch nahe gelegene LSA (mit Brems- und Anfahrvorgängen) sowie Straßensteigung, <b>Diskussion</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte

Weitere	4		<i>Diskussion</i>
---------	---	--	-------------------

### **Kosten-Nutzen-Analyse bei favorisierten Lärminderungsmaßnahmen**

LDEN-Bereiche	Anzahl Betroffene	Gesundheitskosten Betroffene/a	Gesundheitskosten Gesamt/a	Wohnfläche	Immobilien-Wertverlust	Mietverlust/a
65-70	0	171	0	0	0	0
70-75	66	272	17952	2310	1732500	29938
>75	0	363	0	0	0	0
<b>Kosten durch Lärmbelastung</b>			<b>17952</b>	<b>2310</b>	<b>1732500</b>	<b>29938</b>
				35 m2/Einwohner	1,5%/dB über 50 dB Kaufpreis: 2.500 €/m2 (Schätzung)	0,9%/dB und Monat über 50 dB Mietpreis: 6,00€/m2 (Schätzung)
				Verbesserung nach Realisierung Lärmoptimierter Asphalt im Mittel: 3 dB (Schätzung)		
<b>Kostenreduktion nach Realisierung Lärmoptimierter Asphalt</b>			<b>5280</b>	<b>259875</b>	<b>808</b>	<b>1386</b>
			Verbesserung durch Verminderung Wohnungs-Leerstand von gegenwärtig 25% auf 15%			
			<b>Gesamt:</b>		<b>267349</b>	
<b>Quellen:</b>						
Betroffenzahlen: Lärmkartierung 2022/2023						
Gesundheitskosten Betroffene/a: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017						
Wohnflächen: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2009						
Immob.-Wertverlust: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017:						
Mietverlust: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017						
Mietpreise: Mietspiegel für die Stadt Aue - Bad Schlema liegt nicht vor, Schätzung						

## Bilddokumentation

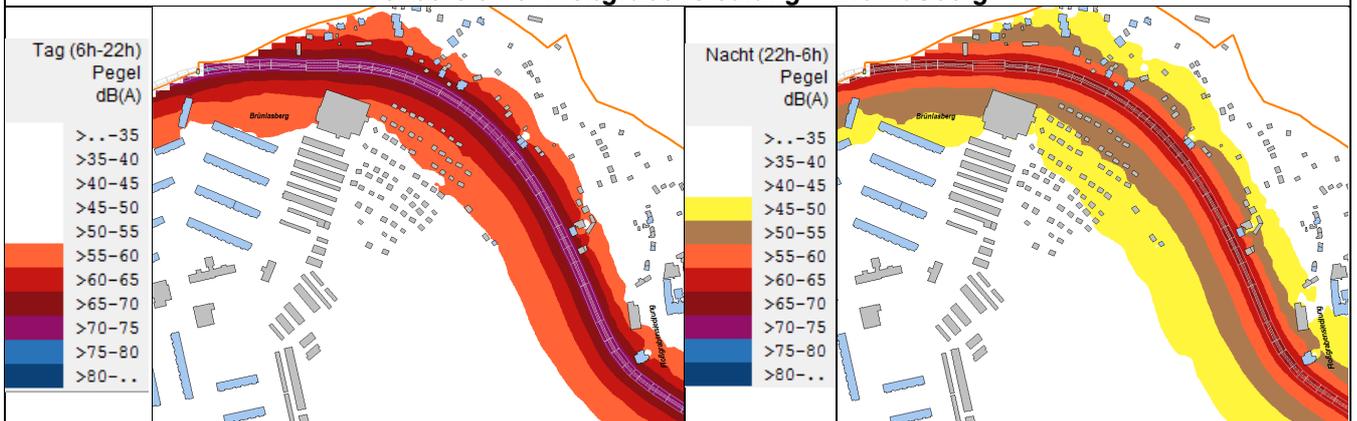
### Teilbereich 3: Floßgrabensiedlung – Brünlasberg



nördliche Bebauung aus Richtung Südosten

## Lärmkarten (Stand:2017, Berechnung nach RLS-90)

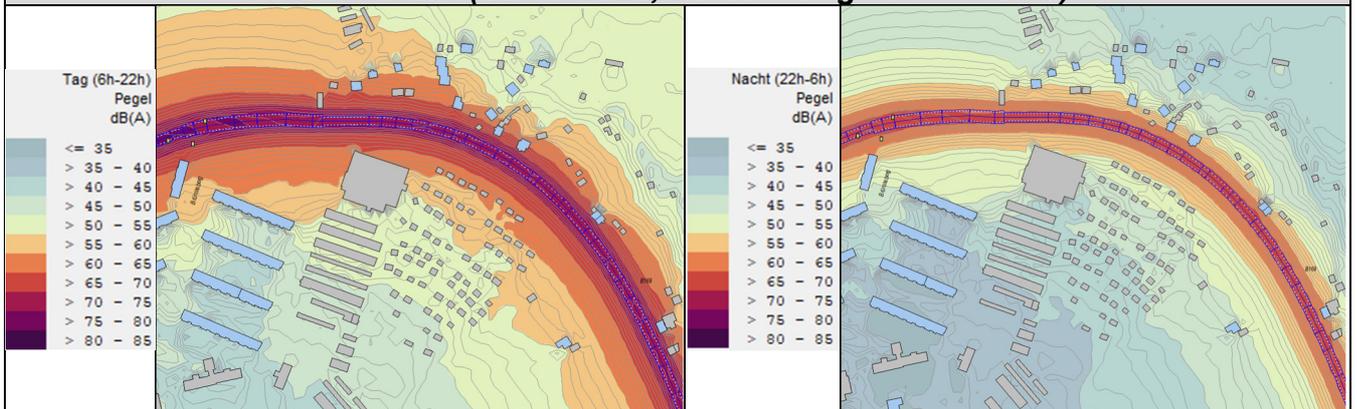
### Teilbereich 3: Floßgrabensiedlung – Brünlasberg



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 3: Floßgrabensiedlung – Brünlasberg</b>			
<b>Allgemeine Angaben</b>			
<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023</b>		LKZ = von 3 auf 15/10, Priorität: von 16 auf 14/15, Erhöhung LKZ wegen gestiegener Anwohnerzahlen und gestiegener Verkehrszahlen (auch Einfluss Berechnungsverfahren)	
<b>Art der Bebauung:</b>		Lückenhafte schutzwürdige Bebauung auf der Nordseite der Straße, 2 – 3-geschossige Bebauung, am Brünlasberg 5-geschossige Wohnblöcke	
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>		Nordseite MI (Mischgebiet), am Brünlassberg W (Wohngebiet)	
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>		zwei Richtungsfahrbahn in Richtung Nordwesten, eine Richtungsfahrbahn in Richtung Südosten	
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>		50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge	
<b>Fahrbahnzustand:</b>		Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten	
<b>Verkehrsbelegung</b>		<b>14.400 Fahrzeuge/24h</b> nach zentralen Verkehrszählungen <b>2015</b> mit Schwerlastanteilen von 3,8% / 4,9% tagsüber / nachts <b>16.176 Fahrzeuge/24h</b> nach zentralen Verkehrszählungen <b>2021</b> mit Schwerlastanteilen von 4,7% / 4,9% tagsüber / nachts	
<b>Ruhender Verkehr:</b>		Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 67-69 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 60-62 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 1-3 dB im gesamten Bereich, nur nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 23 (nördliche Bebauung)</li> </ul>	
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 68-70 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 60-63 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohn- und Mischgebiete von 2-4 dB im gesamten Bereich, nur nachts</li> <li>• Betroffene Bewohner: 25 (nördliche Bebauung), 60 (Brünlasberg)</li> </ul>	
<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</b>			
<b>Teilbereich 3: Floßgrabensiedlung – Brünlasberg</b>			
<b>Verkehrsmanagement</b>	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Diskussion</b>
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, <b>Diskussion</b>
	1.3	Verkehrsverlagerung allgemein	Keine Ansatzpunkte erkennbar, <b>Diskussion</b>
	1.4	Verlagerung LKW-Verkehr	Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 30%
	1.5	Förderung ÖPNV	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.6	Förderung Fußgängerverkehr	Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
	1.7	Förderung Radverkehr	Markierung Radfahrspur beidseitig, 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>Diskussion</b>
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar, <b>Diskussion</b>

Bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringerng durch Straßensteigung bzw. LSA am Brünlasberg, <b>Diskussion</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		<b>Diskussion</b>

### Kosten-Nutzen-Analyse bei favorisierten Lärminderungsmaßnahmen

LDEN-Bereiche	Anzahl Betroffene	Gesundheitskosten Betroffene/a	Gesundheitskosten Gesamt/a	Wohnfläche	Immobilien-Wertverlust	Mietverlust/a
65-70	76	171	12996	2660	1496250	25855
70-75	9	272	2448	315	236250	4082
>75	0	363	0	0	0	0
<b>Kosten durch Lärmbelastung</b>			<b>15444</b>	<b>2975</b>	<b>1732500</b>	<b>29938</b>
				35 m <sup>2</sup> /Einwohner	1,5%/dB über 50 dB Kaufpreis: 2.500 €/m <sup>2</sup> (Schätzung)	0,9%/dB und Monat über 50 dB Mietpreis: 6,00€/m <sup>2</sup> (Schätzung)
Verbesserung nach Realisierung Lärmoptimierter Asphalt im Mittel: 3 dB (Schätzung)						
			<b>Reduktion Gesundheitskosten/a</b>		<b>Reduktion Immobilien-Verlust um</b>	<b>Reduktion Mietverlust /a um</b>
<b>Kostenreduktion nach Realisierung Lärmoptimierter Asphalt</b>			<b>2240</b>		<b>334688</b>	<b>808</b>
			Verbesserung durch Verminderung Wohnungs-Leerstand von gegenwärtig 25% auf 15%			<b>1785</b>
<b>Quellen:</b>					<b>Gesamt:</b>	<b>339521</b>
Betroffenzahlen: Lärmkartierung 2022/2023						
Gesundheitskosten Betroffene/a: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017						
Wohnflächen: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2009						
Immob.-Wertverlust: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017:						
Mietverlust: LAI AG Lärmaktionsplanung 03/2017						
Mietpreise: Mietspiegel für die Stadt Aue - Bad Schlema liegt nicht vor, Schätzung						