

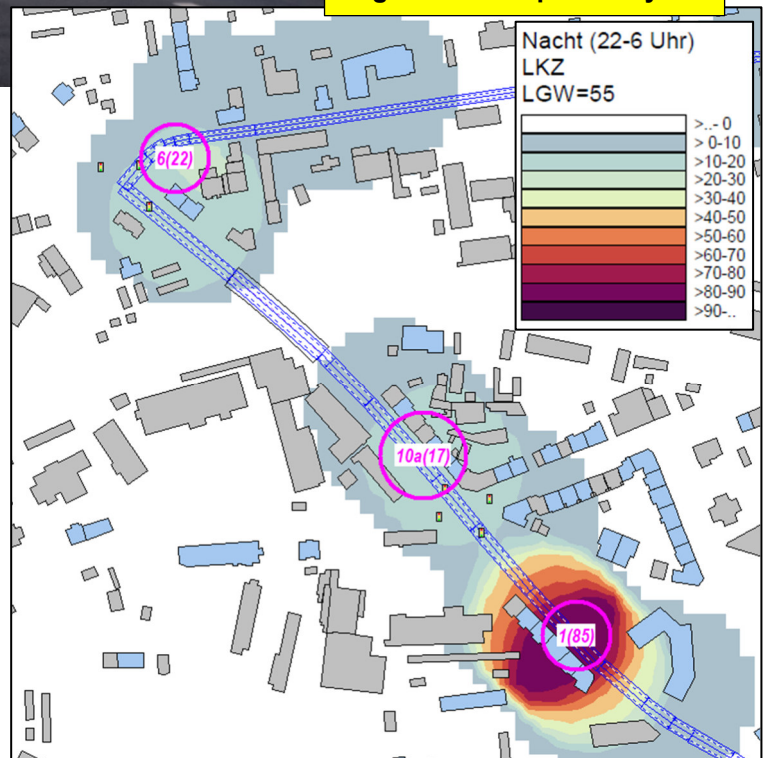
Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

Hot-Spots der Lärm-Einwohnerbelastung Nr. 1, 6, 10a

Dr.-Külz-Straße / Greizer Straße (B 94)



Ergebnis Hot-Spot-Analyse

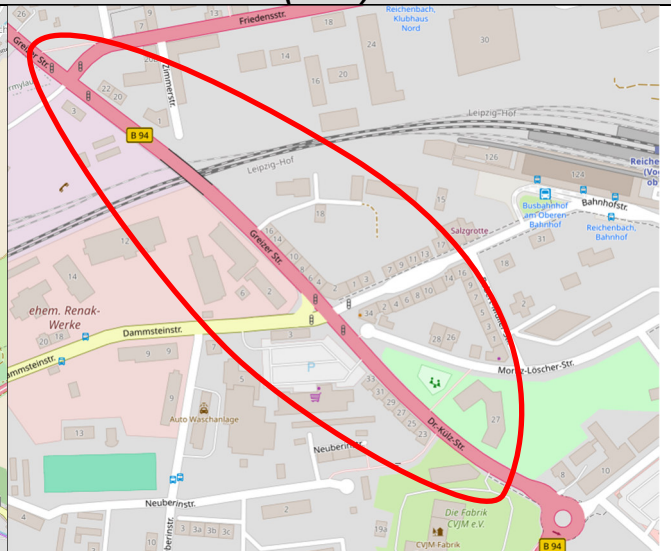
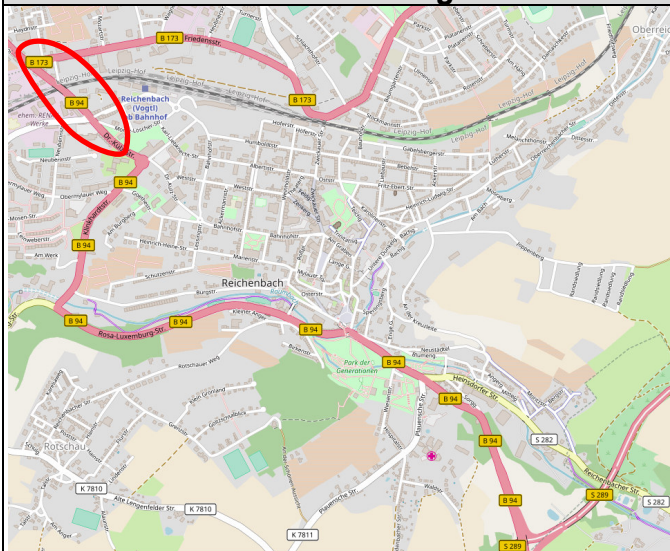


mit Lärmkennziffer LKZ der
Lärm-/Einwohnerbelastung:
LKZ = 85 für Hot-Spot Nr. 1,
LKZ = 22 für Hot-Spot Nr. 6,
LKZ = 17 für Hot-Spot Nr. 10a
bei Auslösewert von $L_{Night} = 55$ dB(A)

Inhalt:

- Verortung im Stadtgebiet
- Lärmkarten
 - Stand KFZ-Verkehr 2017 (Berechnung nach RLS-90)
 - Stand KFZ-Verkehr 2023 (Berechnung nach RLS-19)
 - Lärmkarten Schienenverkehr (durch Eisenbahn-Bundesamt)
- Bilddokumentation (für 3 Teilbereiche)
- Beurteilung Lärmbelastung (für 3 Teilbereiche)
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen (für 3 Teilbereiche)

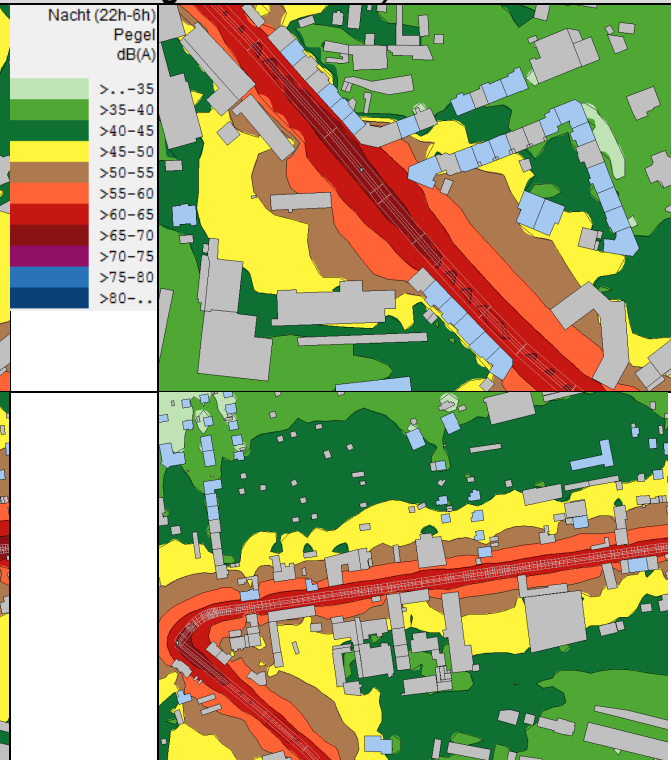
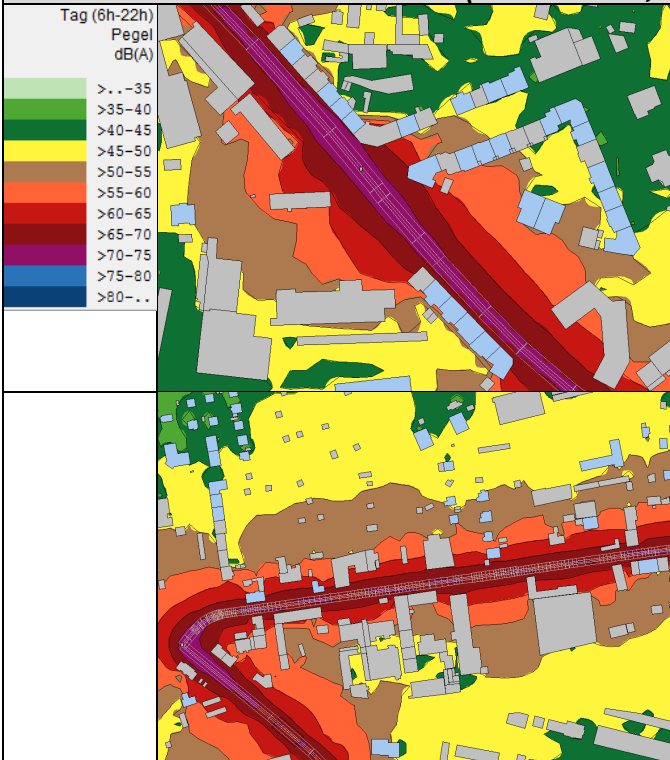
Verortung Dr.-Külz-Straße / Greizer Straße (B 94)



Verortung D.-Külz-Str. / Greizer Str. im Stadtgebiet
Quelle: openstreetmap.de

Verortung Untersuchungsbereich
Quelle: openstreetmap.de

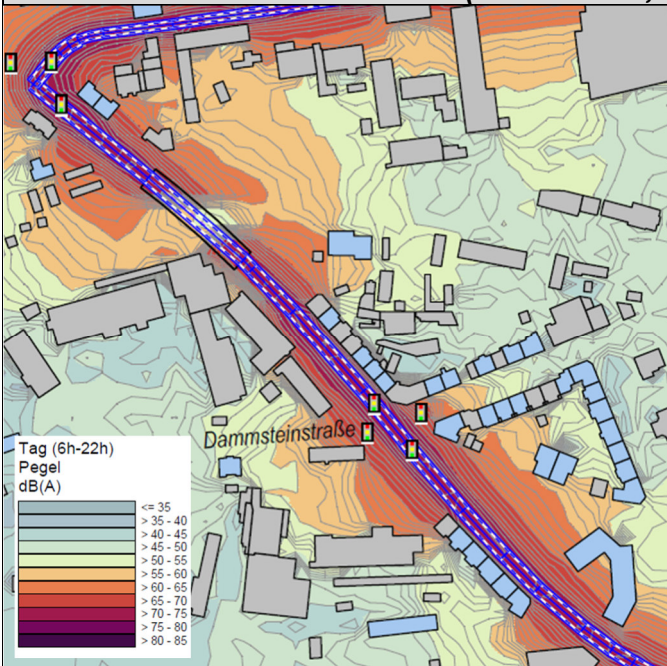
Lärmkarten (Stand:2017, Berechnung nach RLS-90)



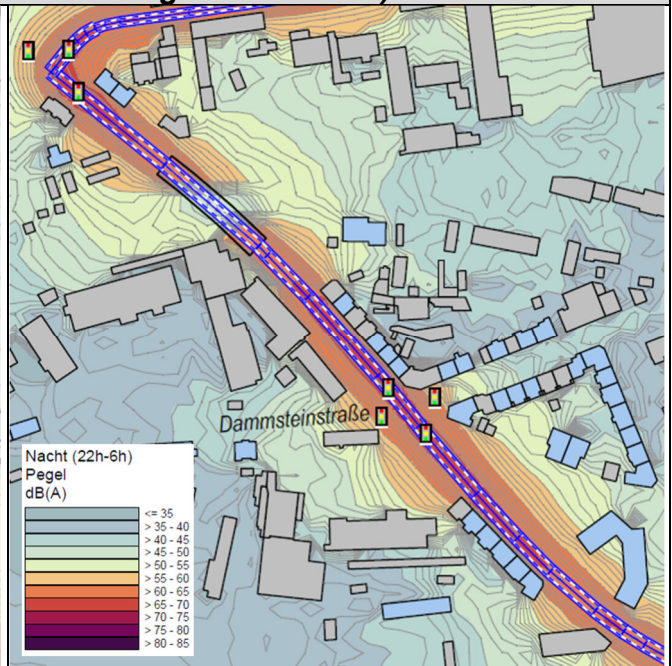
Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

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

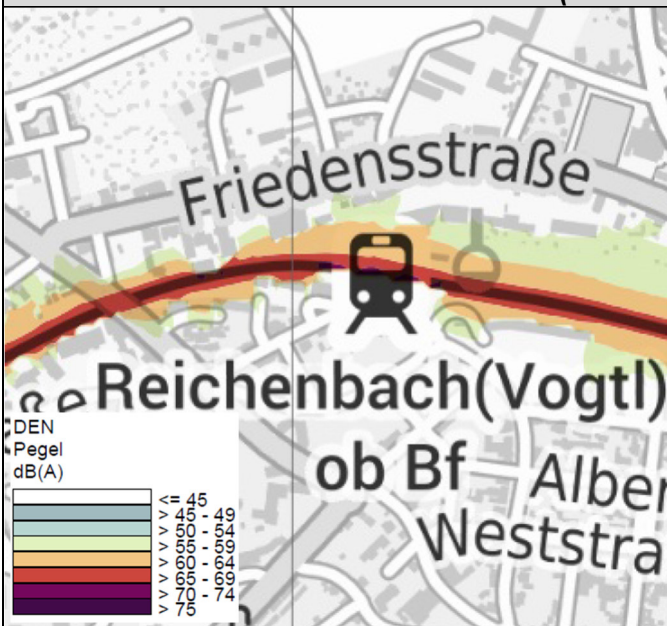


Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

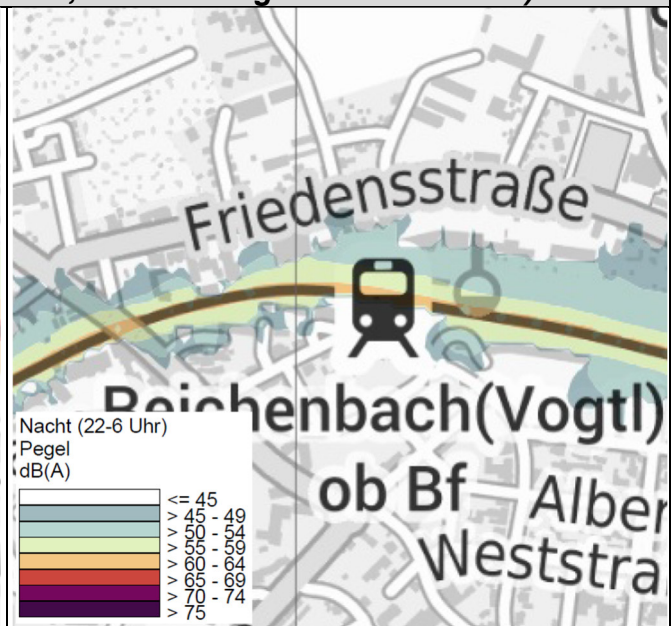


Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Lärmkarten Eisenbahnlärm (Stand:2023, Berechnung nach CNOSSOS)



Beurteilungszeitraum DEN (Day-Evening-Night-Pegel)



Beurteilungszeitraum Night (Night-Pegel)

Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 1 (Dr.-Külz-Straße bis Kreisverkehr)



Südwestliche Bebauung



nordöstliche Bebauung

Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 1 (Dr.-Külz-Straße bis Kreisverkehr)

Allgemeine Angaben

| | |
|---|--|
| Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023 | LKZ = von 34 (DEN) auf 85 (Night), Priorität: von 2 auf 1, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung, der deutlichen Erhöhung der Betroffenenzahlen und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen |
| Art der Bebauung: | Im Südwesten geschlossener Blockrand, 3 – 4-geschossige Bebauung, im Nordosten Internat des Berufsschulzentrums |
| Nutzung gemäß FNP: | Beidseitig MI (Mischgebiet) |
| Fahrbahnaufteilung: | Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur, lichtsignalgeregelte Kreuzung Übergang Greizer Straße / Dr.-Külz-Straße |
| Zulässige Geschwindigkeit: | 50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge |
| Fahrbahnzustand: | Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten |
| Verkehrsbelegung- und -entwicklung | 6.511 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 7,3% / 10,8% tags/nachts 6.944 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 8,4% / 11,8% tags/nachts |
| Ruhender Verkehr: | Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen |

Lärmbelastung

| | |
|---|--|
| Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90): | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 67-68 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 62-63 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 3-4 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 47 |
| Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19): | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 69-70 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 63-64 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 4-5 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 109 |

| Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen | | | |
|---|-----|-------------------------------------|---|
| Verkehrsmanagement | 1.1 | Geschwindigkeitsreduktion ganztags | Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, Diskussion |
| | 1.2 | Geschwindigkeitsreduktion nachts | Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, Diskussion |
| | 1.3 | Verkehrsverlagerung allgemein | Keine Ansatzpunkte erkennbar Diskussion |
| | 1.4 | Verlagerung LKW-Verkehr | Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 30%, Diskussion |
| | 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 notwendig, 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, durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen, in 2014 Bedarf erhoben, Diskussion |
| | 2.3 | Städtebauliche Maßnahmen | Keine Ansatzpunkte erkennbar Diskussion |
| Bauliche Maßnahmen | 3.1 | Fahrbahninstandsetzung | Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis |
| | 3.2 | Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge | Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringerng durch LSA und Straßensteigung, Diskussion |
| | 3.3 | Umgestaltung/Begrünung Straßenraum | Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte |
| Weitere | 4 | | Diskussion |

**Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 6
(Kreuzungsbereich Greizer Straße / Friedensstraße)**



Bebauung an der Greizer Straße



Bebauung an der Friedensstraße

**Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 6
(Kreuzungsbereich Greizer Straße / Friedensstraße)**

Allgemeine Angaben

| | |
|---|--|
| Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023 | LKZ = von 2 (DEN) auf 22 (Night), Priorität: von 10 auf 6, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung, der deutlichen Erhöhung der Betroffenenzahlen und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen |
| Art der Bebauung: | Einzel und Doppelhäuser mit Baulücken, 2 – 3-geschossige Bebauung, |
| Nutzung gemäß FNP: | Beidseitig MI (Mischgebiet) |
| Fahrbahnaufteilung: | Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur, lichtsignalgeregelte Kreuzung Greizer Straße / Friedensstraße |
| Zulässige Geschwindigkeit: | 50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge |
| Fahrbahnzustand: | Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten |
| Verkehrsbelegung- und -entwicklung | Greizer Straße: 6.511 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 7,3% / 10,8% tags/nachts 6.944 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 8,4% / 11,8% tags/nachts Friedensstraße: 7.928 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 4,8% / 6,2% tags/nachts 8.480 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 5,7% / 6,6% tags/nachts |
| Ruhender Verkehr: | Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen |

Lärmbelastung

| | |
|---|---|
| Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90): | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 62-69 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 56-61 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-2 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 9 |
| Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19): | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 64-71 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 58-64 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-5 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 31 |

| Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen | | | |
|---|-----|-------------------------------------|--|
| Verkehrsmanagement | 1.1 | Geschwindigkeitsreduktion ganztags | Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, Diskussion |
| | 1.2 | Geschwindigkeitsreduktion nachts | Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, Diskussion |
| | 1.3 | Verkehrsverlagerung allgemein | Keine Ansatzpunkte erkennbar Diskussion |
| | 1.4 | Verlagerung LKW-Verkehr | Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 30%, Diskussion |
| | 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 notwendig, 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, durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen, in 2014 Bedarf erhoben, Diskussion |
| | 2.3 | Städtebauliche Maßnahmen | Keine Ansatzpunkte erkennbar Diskussion |
| Bauliche Maßnahmen | 3.1 | Fahrbahninstandsetzung | Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis |
| | 3.2 | Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge | Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringern durch LSA und Straßensteigung, Diskussion |
| | 3.3 | Umgestaltung/Begrünung Straßenraum | Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte |
| Weitere | 4 | | Diskussion |

**Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 10a
(Greizer Straße nördlich Dammsteinstraße)**



nordöstliche Bebauung aus Richtung Nordwesten



Bahnstrecke in Richtung Osten

**Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 10a
(Greizer Straße nördlich Dammsteinstraße)**

Allgemeine Angaben

| | |
|---|--|
| Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023 | LKZ = von 2 (DEN) auf 17 (Night), Priorität: von vernachlässigbar auf 10, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen |
| Art der Bebauung: | Im Nordosten geschlossener Blockrand an der Greizer Straße, 3 – 4-geschossige Bebauung und Einzelhaus an der Bahnlinie, 3-geschossig |
| Nutzung gemäß FNP: | Beidseitig MI (Mischgebiet) |
| Fahrbahnaufteilung: | Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur, lichtsignalgeregelte Kreuzung Übergang Greizer Straße / Dr.-Külz-Straße |
| Zulässige Geschwindigkeit: | 50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge |
| Fahrbahnzustand: | Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten |
| Verkehrsbelegung- und -entwicklung | 6.511 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 7,3% / 10,8% tags/nachts 6.944 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 8,4% / 11,8% tags/nachts |
| Ruhender Verkehr: | Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen |

Lärmbelastung

| | |
|--|--|
| Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90): | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 67-70 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 61-64 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 2-5 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 14 |
| Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19): | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 69-70 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 63-64 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 4-5 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Geringe Erhöhung der Gesamtbelastung durch zusätzlich betrachteten Eisenbahnlärm (jedoch nur an Einzelbebauung Greizer Straße 18) • Betroffene Bewohner: 12 |
| Ergebnisse Lärmkartierung Schienenverkehrslärm 2023 (CNOSSOS) | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel L_{DEN}: bis 65 dB(A) an Einzelbebauung Greizer Straße 18 • Beurteilungspegel L_{Night}: bis 55 dB(A) an Einzelbebauung Greizer Straße 18 • Betroffene Bewohner: 2 |

| Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen | | | |
|---|-----|-------------------------------------|--|
| Verkehrsmanagement | 1.1 | Geschwindigkeitsreduktion ganztags | Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, Diskussion |
| | 1.2 | Geschwindigkeitsreduktion nachts | Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Einführung von Tempo 30, Diskussion |
| | 1.3 | Verkehrsverlagerung allgemein | Keine Ansatzpunkte erkennbar Diskussion |
| | 1.4 | Verlagerung LKW-Verkehr | Wahrnehmbare Effekte erst bei Verlagerung des LKW-Verkehrs > 30%, Diskussion |
| | 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 notwendig, 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, durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen, in 2014 Bedarf erhoben, Diskussion |
| | 2.3 | Städtebauliche Maßnahmen | Keine Ansatzpunkte erkennbar Diskussion |
| Bauliche Maßnahmen | 3.1 | Fahrbahninstandsetzung | Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis |
| | 3.2 | Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge | Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringern durch LSA und Straßensteigung, Diskussion |
| | 3.3 | Umgestaltung/Begrünung Straßenraum | Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte |
| Weitere | 4 | | Eisenbahnbundesamt mit eigenen Lärmaktionsplänen – Information über Internet möglich Diskussion |