

# Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

## Hot-Spots der Lärm-Einwohnerbelastung Nr. 9

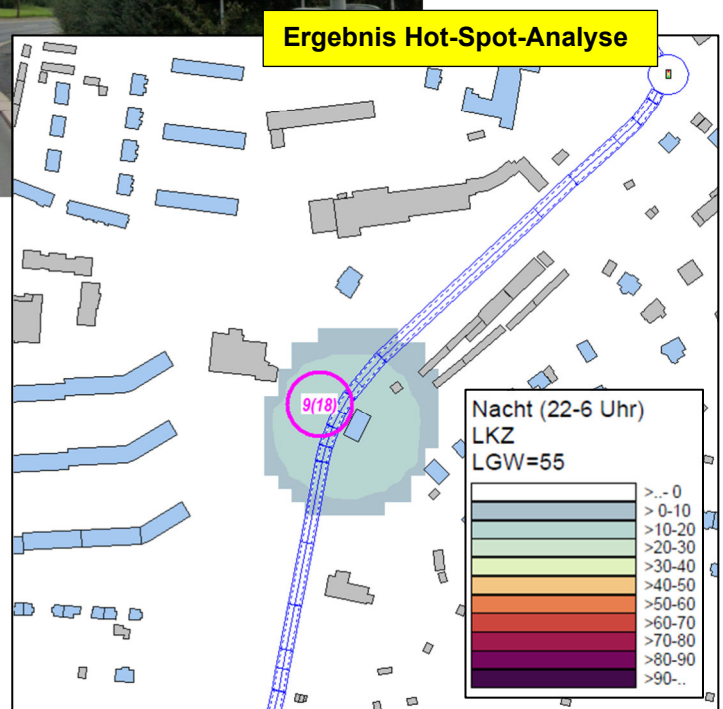
### Klinkhardtstraße (B 94)



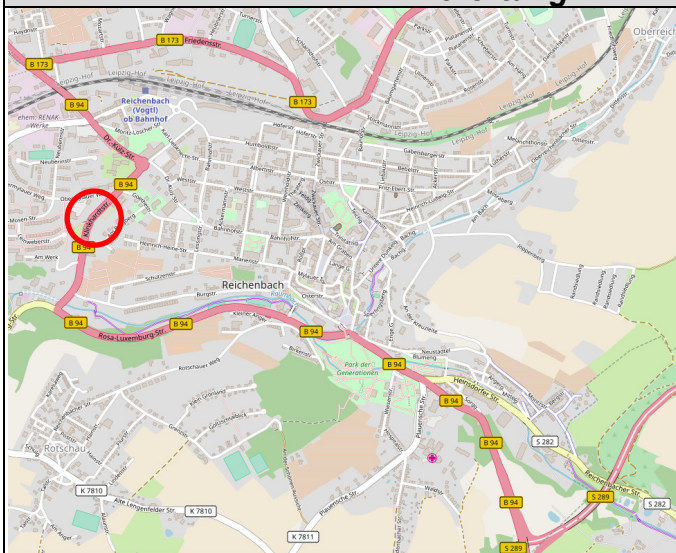
mit Lärmkennziffer LKZ der  
Lärm-/Einwohnerbelastung:  
LKZ = 18 für Hot-Spot Nr. 9,  
bei Auslösewert von  $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$

#### Inhalt:

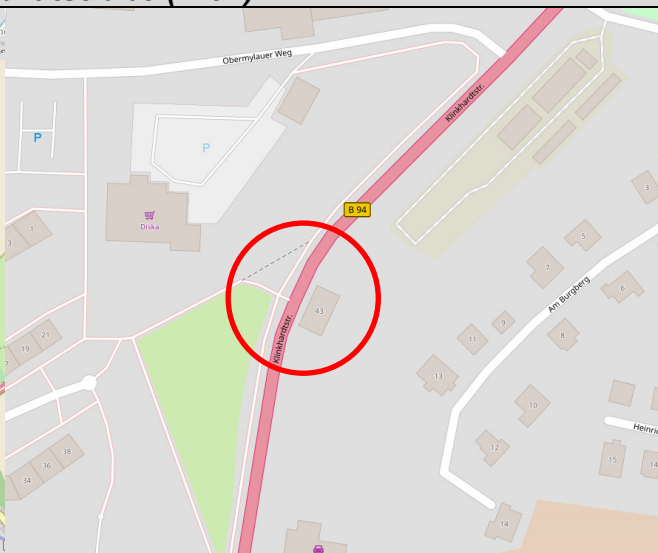
- Verortung im Stadtgebiet
- Lärmkarten
  - Stand KFZ-Verkehr 2017 (Berechnung nach RLS-90)
  - Stand KFZ-Verkehr 2023 (Berechnung nach RLS-19)
- Bilddokumentation
- Beurteilung Lärmbelastung
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen



## Verortung Klinkhardtstraße (B 94)



Verortung Klinkhardtstraße im Stadtgebiet  
Quelle: [openstreetmap.de](http://openstreetmap.de)



Verortung Untersuchungsbereich  
Quelle: [openstreetmap.de](http://openstreetmap.de)

## Bilddokumentation

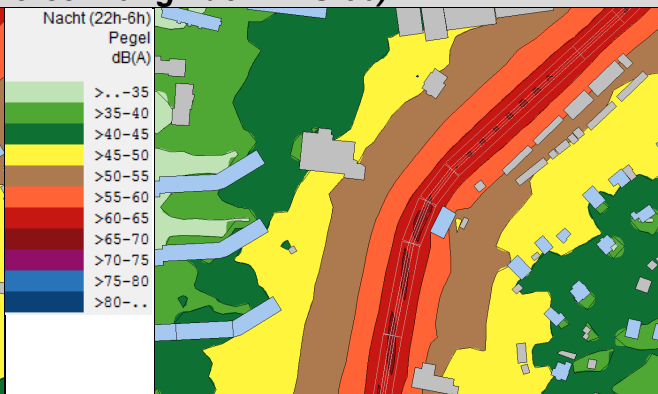
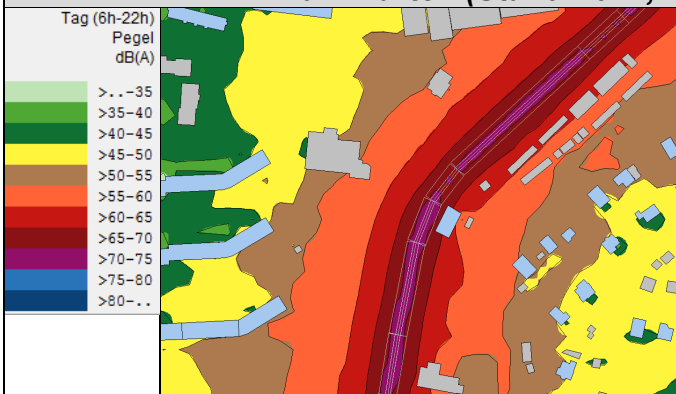


östliche Bebauung aus Richtung Norden

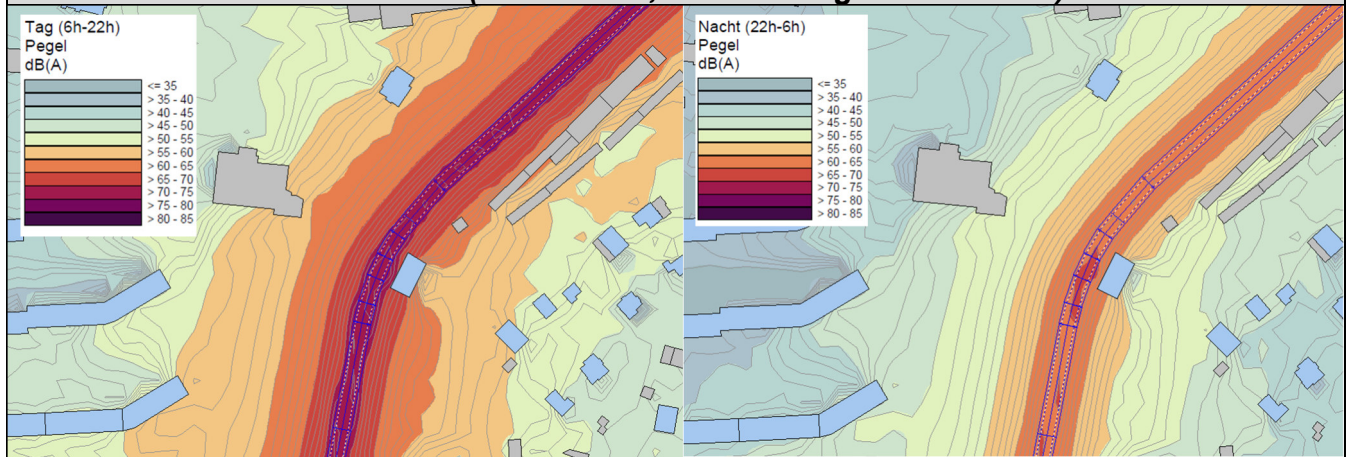


östliche Bebauung aus Richtung Süden

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



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



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

### Beurteilung der Lärmbelastung

#### Allgemeine Angaben

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

LKZ = von 13 (DEN) auf 18 (Night), Priorität: von 6 auf 9, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung

**Art der Bebauung:**

Einzelhaus östlich der Klinkhardtstraße, 4-geschossige Bebauung,

**Nutzung gemäß FNP:**

MI (Mischgebiet)

**Fahrbahnaufteilung:**

westlich eine Richtungsfahrbahn, südlich zwei Richtungsfahrbahnen

**Zulässige Geschwindigkeit:**

50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge

**Fahrbahnzustand:**

Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten

**Verkehrsbelegung**

**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:**

Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen (südlich gelegener Parkplatz Autoglaszentrum)

#### Lärmbelastung

**Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):**

- Beurteilungspegel tagsüber: 66-67 dB(A)
- Beurteilungspegel nachts: 60-61 dB(A)
- Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-2 dB im gesamten Bereich (nur nachts)
- Betroffene Bewohner: 22

**Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):**

- Beurteilungspegel tagsüber: 69-70 dB(A)
- Beurteilungspegel nachts: 62-63 dB(A)
- Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-4 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts)
- Betroffene Bewohner: 19

<b>Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen</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 > 30%, <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 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, <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. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringerng durch Straßensteigung, <b>Diskussion</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		<b>Diskussion</b>