

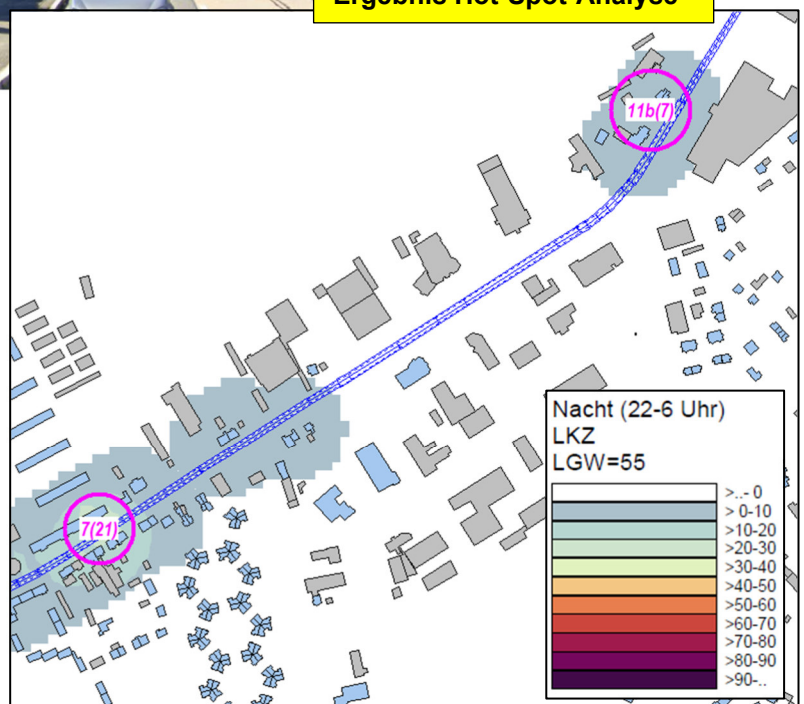
# Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

## Hot-Spots der Lärm-Einwohnerbelastung Nr. 7, 11b

### Nordöstliche Zwickauer Straße (B 173)



mit Lärmkennziffer LKZ der  
Lärm-/Einwohnerbelastung:  
LKZ = 21 für Hot-Spot Nr. 7,  
LKZ = 7 für Hot-Spot Nr. 11b,  
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 (für 2 Teilbereiche)
- Beurteilung Lärmbelastung (für 2 Teilbereiche)
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen (für 2 Teilbereiche)

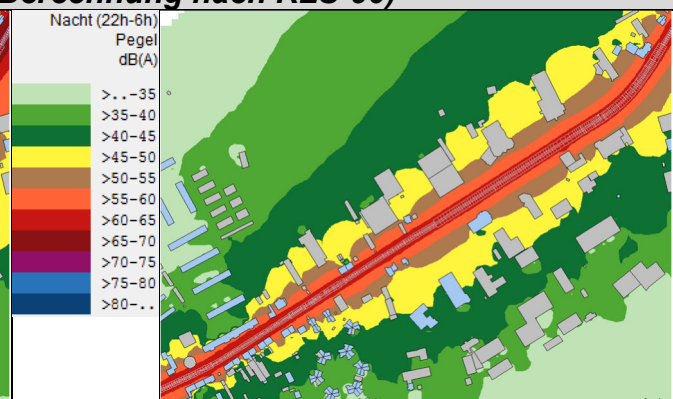
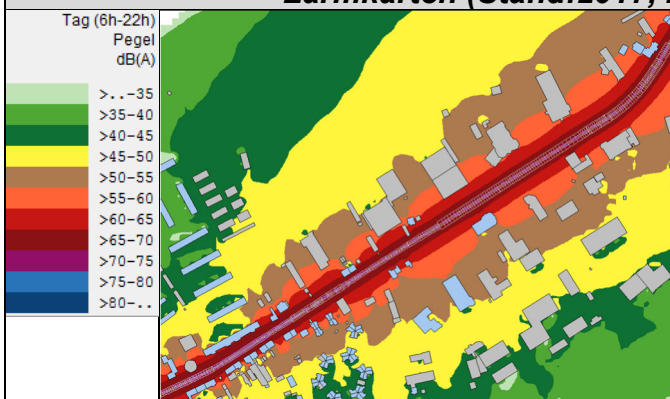
### Verortung Nordöstliche Zwickauer Straße (B 173)



Verortung südwestliche Zwickauer Str. im Stadtgebiet  
Quelle: [openstreetmap.de](https://openstreetmap.de)

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

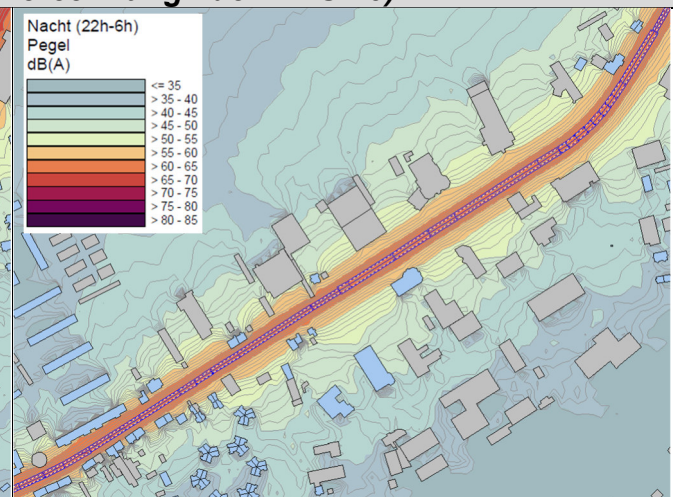
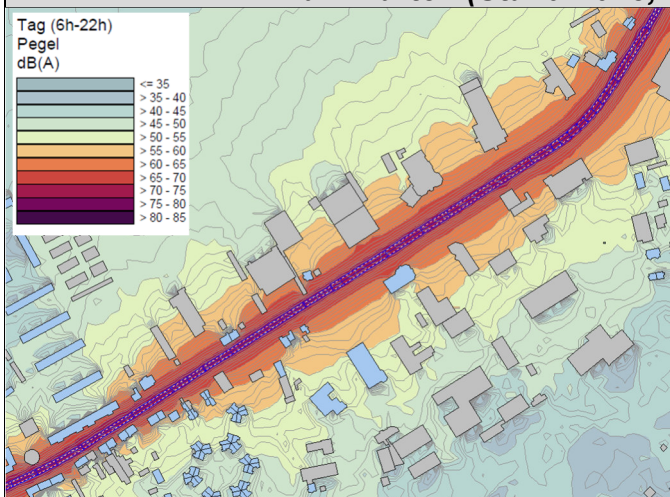
### Lärmkarten (Stand:2017, Berechnung nach RLS-90)



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)

## Bildokumentation, Hot-Spot Nr. 7 (Bereich Sternsiedlung)



Bebauung aus Richtung Südwesten

Bebauung aus Richtung Nordosten

### Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 7 (Bereich Sternsiedlung)

#### Allgemeine Angaben

<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023</b>	LKZ = von 7 (DEN) auf 21 (Night), Priorität: von 9 auf 7, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen, dort insbesondere auch der Schwerlastanteile und der Erhöhung der Einwohnerzahlen
<b>Art der Bebauung:</b>	Im Norden offene Bebauung, teilweise Blockbebauung, 2 – 5-geschossige Bebauung, Im Süden offene Bebauung, teilweise Blockbebauung, 2 – 4-geschossige Bebauung
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>	Beidseitig im Wesentlichen WA (Allg. 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 erkennbare Unstetigkeiten
<b>Verkehrsbelegungs- und -entwicklung</b>	<b>9.869</b> Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen <b>2016</b> mit Schwerlastanteilen von 4,8% / 6,1% tags/nachts <b>10.584</b> Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen <b>2021</b> mit Schwerlastanteilen von 6,1% / 7,5% tags/nachts
<b>Ruhender Verkehr:</b>	vereinzelt Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen,

#### Lärmbelastung

<b>Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 62-67 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 56-61 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 0-4 dB im gesamten Bereich (nur nachts)</li> <li>• Betroffene Bewohner: 103 (nördliche Bebauung),</li> <li>• Betroffene Bewohner: 110 (südliche Bebauung)</li> </ul>
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 66-68 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 60-62 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 0-5 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts)</li> <li>• Betroffene Bewohner: 133 (nördliche Bebauung)</li> <li>• Betroffene Bewohner: 112 (südliche Bebauung)</li> </ul>

<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 lärmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 3 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, <b>Diskussion</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		<b>Diskussion</b>

**Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 11b  
(Bereich Obere Lindenstraße)**



Bebauung aus Richtung Südwesten



Bebauung aus Richtung Nordosten

**Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 11b  
(Bereich Obere Lindenstraße)**

**Allgemeine Angaben**

<b>Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023</b>	LKZ von 1 (DEN) auf 7 (Night), Priorität: von 11 auf 11, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen
<b>Art der Bebauung:</b>	Beidseitig offene Bebauung, 2 – 3-geschossige Wohnbebauung,
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>	beidseitig MI (Mischgebiet)
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>	Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur im südlichen Untersuchungsbereich
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
<b>Fahrbahnzustand:</b>	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
<b>Verkehrsbelegung- und -entwicklung</b>	<b>9.869</b> Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen <b>2016</b> mit Schwerlastanteilen von 4,8% / 6,1% tags/nachts; <b>10.584</b> Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen <b>2021</b> mit Schwerlastanteilen von 6,1% / 7,5% tags/nachts
<b>Ruhender Verkehr:</b>	Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

**Lärmbelastung**

<b>Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 65-68 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 59-62 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-3 dB im gesamten Bereich (nur nachts)</li> <li>• Betroffene Bewohner: 17 (westliche Bebauung),</li> <li>• Betroffene Bewohner: 2 (östliche Bebauung)</li> </ul>
<b>Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 66-69 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 59-62 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-3 dB im gesamten Bereich (nur nachts)</li> <li>• Betroffene Bewohner: 18 (westliche Bebauung)</li> </ul>

<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 lärmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 3 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, <b>Diskussion</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		<b>Diskussion</b>