

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

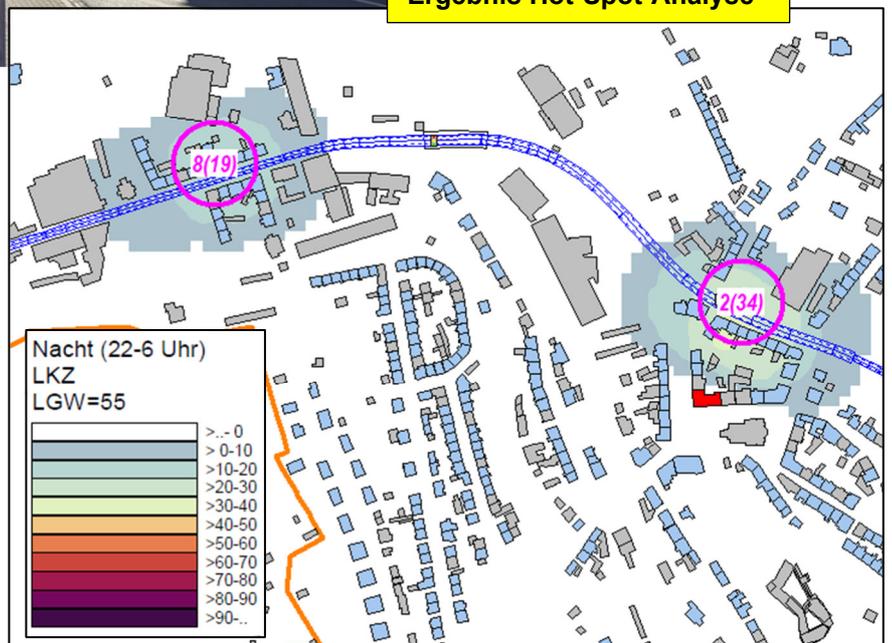
Hot-Spots der Lärm-Einwohnerbelastung Nr. 2 und 8

Mylau: Braustraße / Netzschkauer Straße (S 299)



Ergebnis Hot-Spot-Analyse

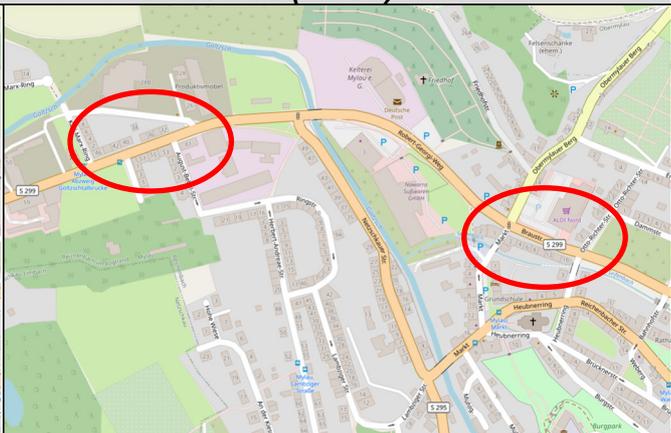
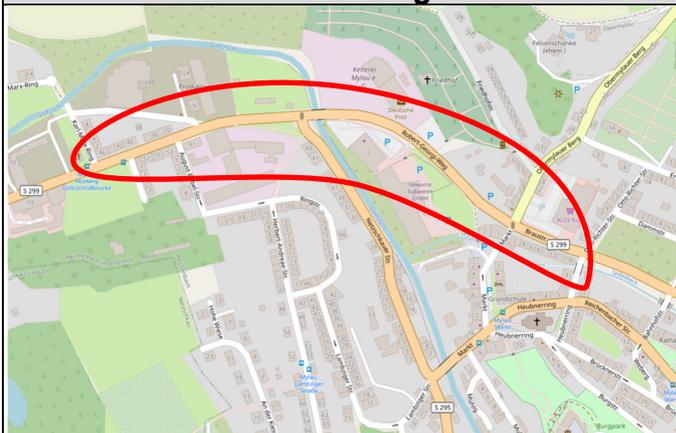
mit Lärmkennziffer LKZ der
Lärm-/Einwohnerbelastung:
LKZ = 34 für Hot-Spot Nr. 2,
LKZ = 19 für Hot-Spot Nr. 8
bei Auslösewert von $L_{Night} = 55$ dB(A)



Inhalt:

- Verortung im Stadtgebiet
- Lärmkarten
 - Stand KFZ-Verkehr 2017 (Berechnung nach RLS-90)
 - Stand KFZ-Verkehr 2023 (Berechnung nach RLS-19)
- Bilddokumentation (für 2 Teilbereiche)
- Beurteilung Lärmbelastung (für 2 Teilbereiche)
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen (für 2 Teilbereiche)

Verortung Braustraße / Netzschkauer Straße (S 299)



Verortung Braustraße / Netzschkauer Straße im Stadtgebiet

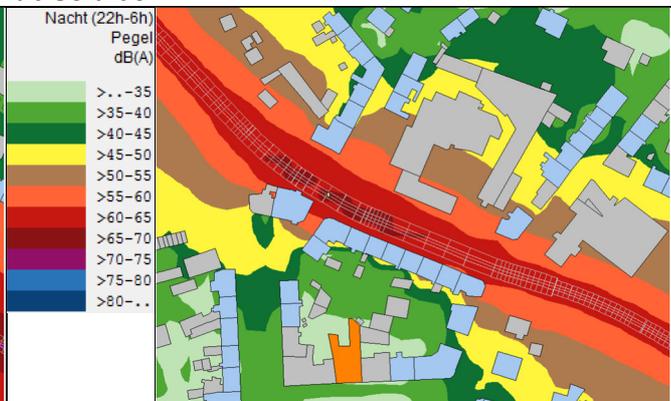
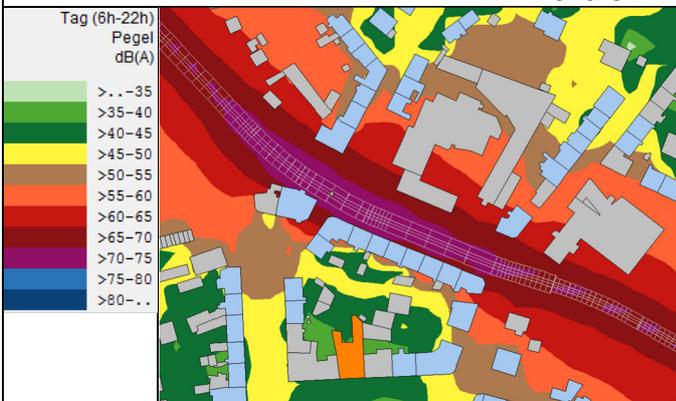
Quelle: openstreetmap.de

Verortung Untersuchungsbereiche

Quelle: openstreetmap.de

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

Bereich Braustraße



Bereich Netzschkauer Straße

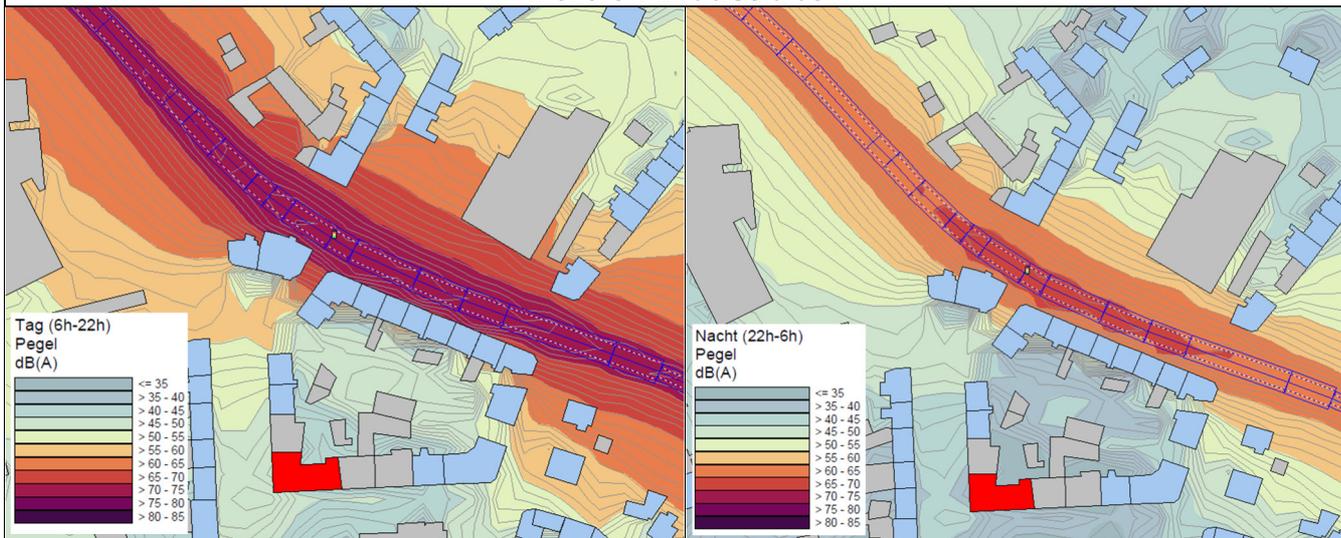


Beurteilungszeitraum Tag (06.00 - 22.00 Uhr)

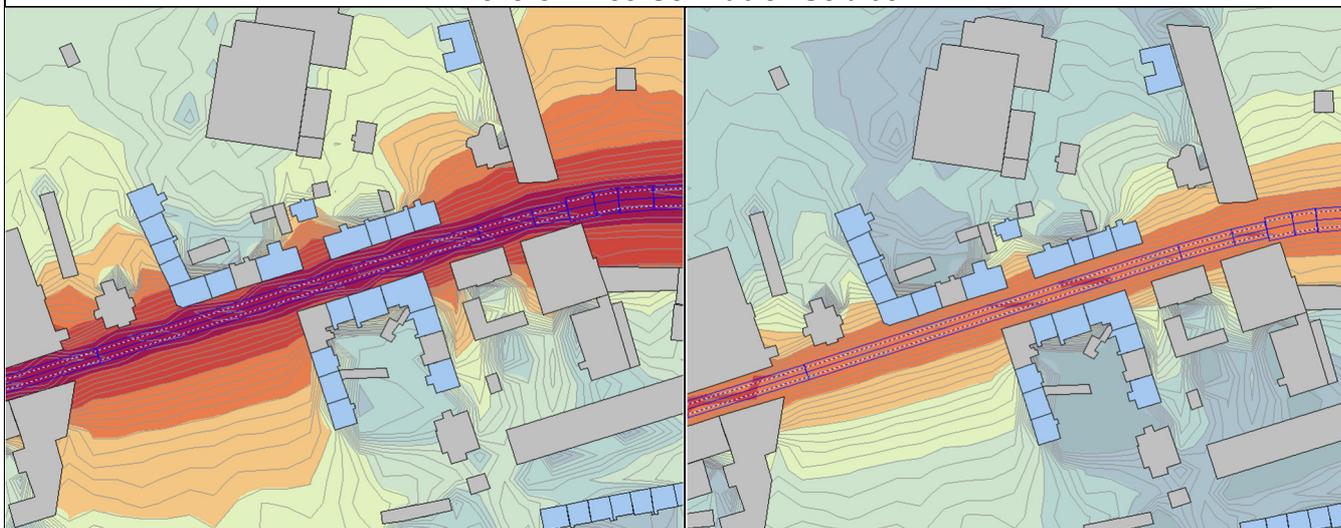
Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 - 06.00 Uhr)

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

Bereich Braustraße



Bereich Netzschkauer Straße



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Bildokumentation, Hot-Spot Nr. 2 (Braustraße – S 299)



südliche Bebauung an der Braustraße



Bebauung am Kreuzungsbereich Markt

Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 2 (Braustraße – S 299)

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 9 (DEN) auf 34 (Night), Priorität: von 7 auf 2, Änderung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen
Art der Bebauung:	Im Süden geschlossener Blockrand, 2 – 3-geschossige Bebauung,
Nutzung gemäß FNP:	MI (Mischgebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur, lichtsignalgeregelter Kreuzung Einmündung Obermylauer Berg / Markt
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
Verkehrsbelegung- und -entwicklung	8.210 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 5,9% / 7,6% tags/nachts 8.808 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 7,8% / 9,3% tags/nachts
Ruhender Verkehr:	Parkbuchten im südlichen Nebenbereich der Fahrbahnen

Lärmbelastung

Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 69-70 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 60-62 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-3 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 37
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 69-72 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 62-64 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 3-5 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 32

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 3 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringerng durch LSA, Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion

Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 8 (Netzschkauer Straße – S 299)



Südliche Bebauung aus Richtung Osten



Nördliche Bebauung aus Richtung Westen

Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 8 (Netzschkauer Straße – S 299)

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 21 (DEN) auf 19 (Night), Priorität: von 3 auf 8, Verringerung LKZ geschuldet der Verringerung der Betroffenenzahlen
Art der Bebauung:	Beidseitig geschlossener Blockrand mit Baulücke auf der Nordseite, 2 – 3-geschossige Bebauung
Nutzung gemäß FNP:	Beidseitig MI (Mischgebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
Verkehrsbelegung- und -entwicklung	8.210 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 5,9% / 7,6% tags/nachts 8.808 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 7,8% / 9,3% tags/nachts
Ruhender Verkehr:	Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

Lärmbelastung

Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 68-69 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 59-60 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-1 dB im gesamten Bereich (nur nachts) • Betroffene Bewohner: 23 (nördliche Bebauung), 17 (südliche Bebauung)
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 68-70 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 59-61 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: 20 (nördliche Bebauung), 13 (südliche Bebauung)

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 3 dB bei z.B. AC D LOA -Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion