

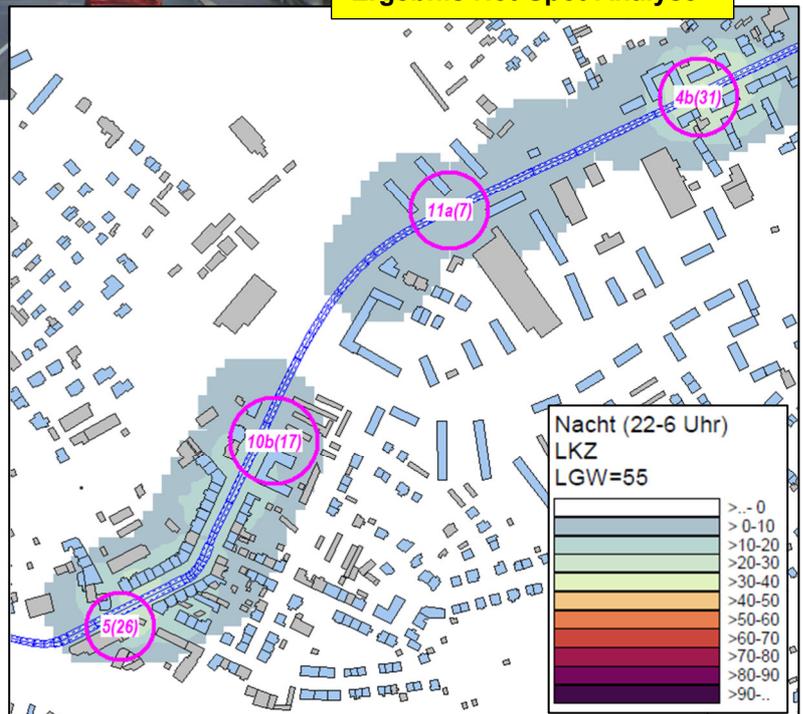
Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

Hot-Spots der Lärm-Einwohnerbelastung Nr. 4b, 5, 10b, 11a

Südwestliche Zwickauer Straße (B 173)



Ergebnis Hot-Spot-Analyse

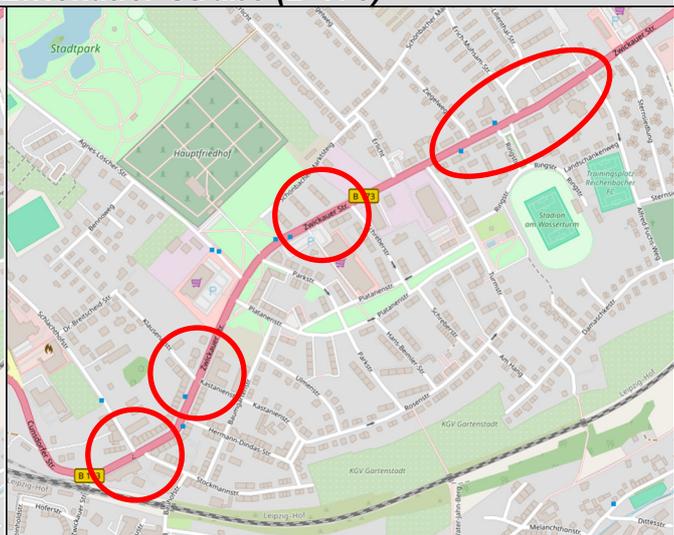
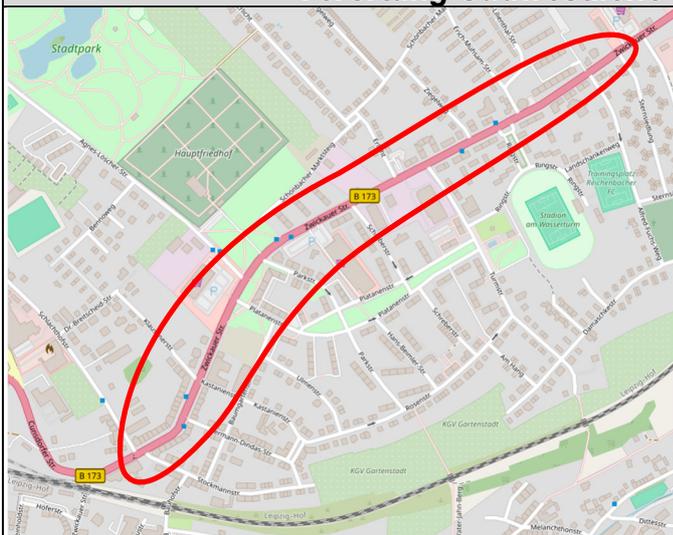


mit Lärmkennziffer LKZ der Lärm-/Einwohnerbelastung:
LKZ = 31 für Hot-Spot Nr. 4b,
LKZ = 26 für Hot-Spot Nr. 5,
LKZ = 17 für Hot-Spot Nr. 10b
LKZ = 7 für Hot-Spot Nr. 11a
bei Auslösewert von $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$

Inhalt:

- Verortung im Stadtgebiet
- Lärmkarten
 - Stand KFZ-Verkehr 2017 (Berechnung nach RLS-90)
 - Stand KFZ-Verkehr 2023 (Berechnung nach RLS-19)
 - Lärmkarten Schienenverkehr (durch Eisenbahn-Bundesamt)
- Bilddokumentation (für 4 Teilbereiche)
- Beurteilung Lärmbelastung (für 4 Teilbereiche)
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen (für 4 Teilbereiche)

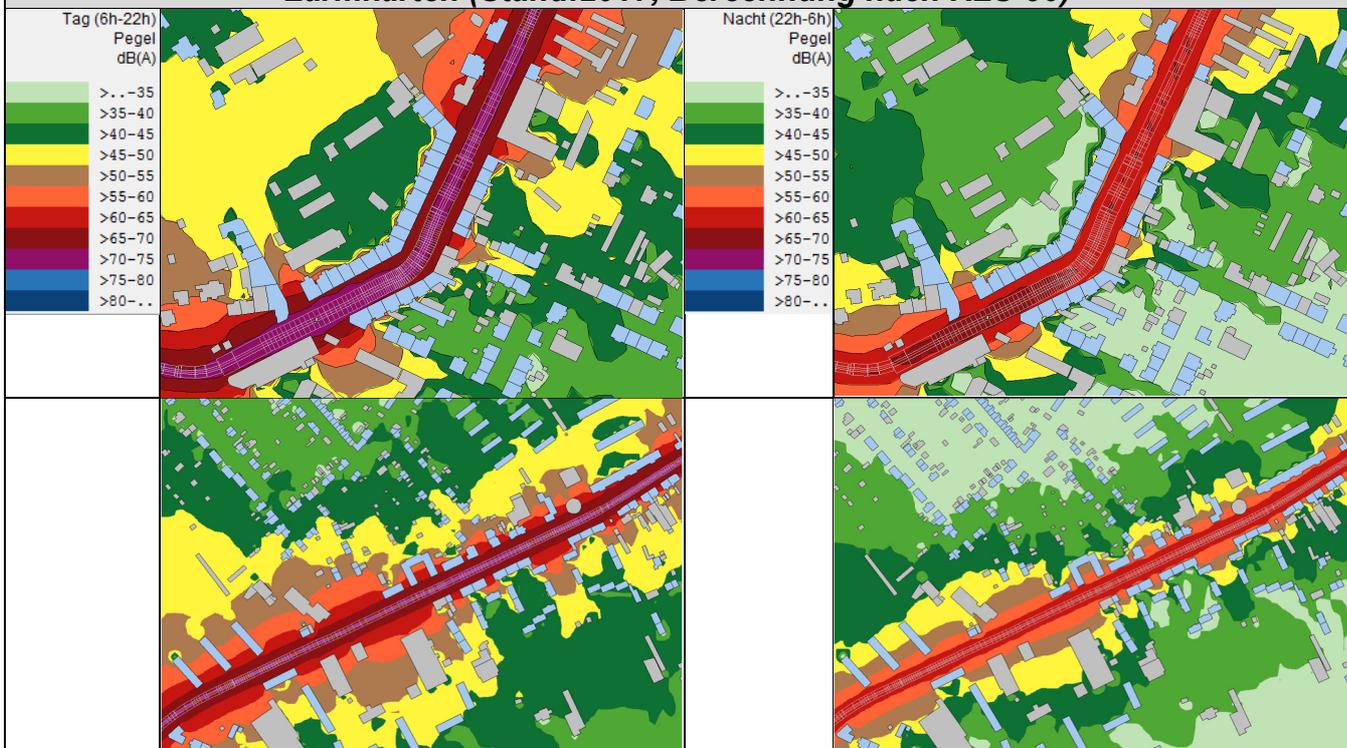
Verortung Südwestliche Zwickauer Straße (B 173)



Verortung südwestliche Zwickauer Str. im Stadtgebiet
Quelle: openstreetmap.de

Verortung Untersuchungsgebiete
Quelle: openstreetmap.de

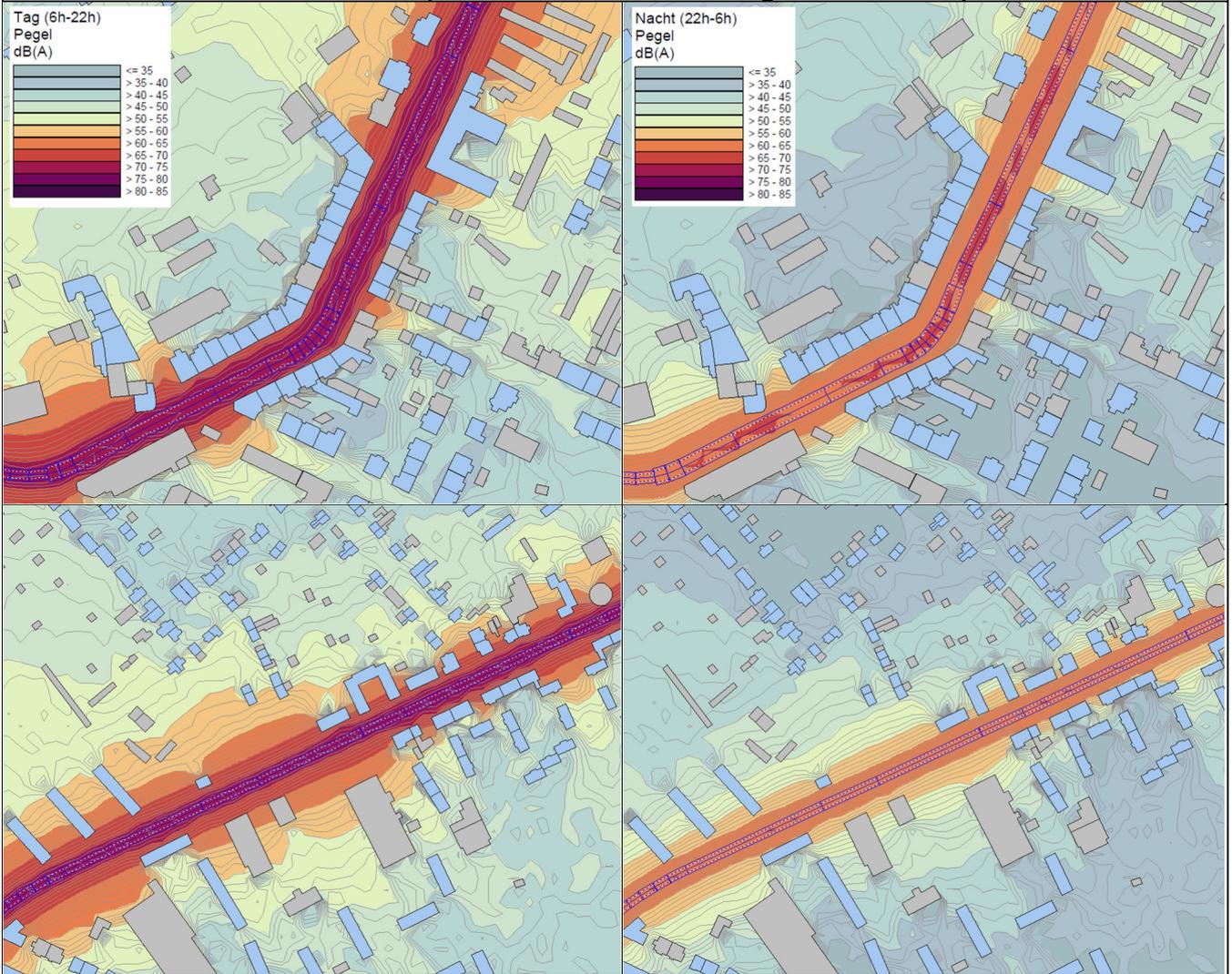
Lärmkarten (Stand:2017, Berechnung nach RLS-90)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

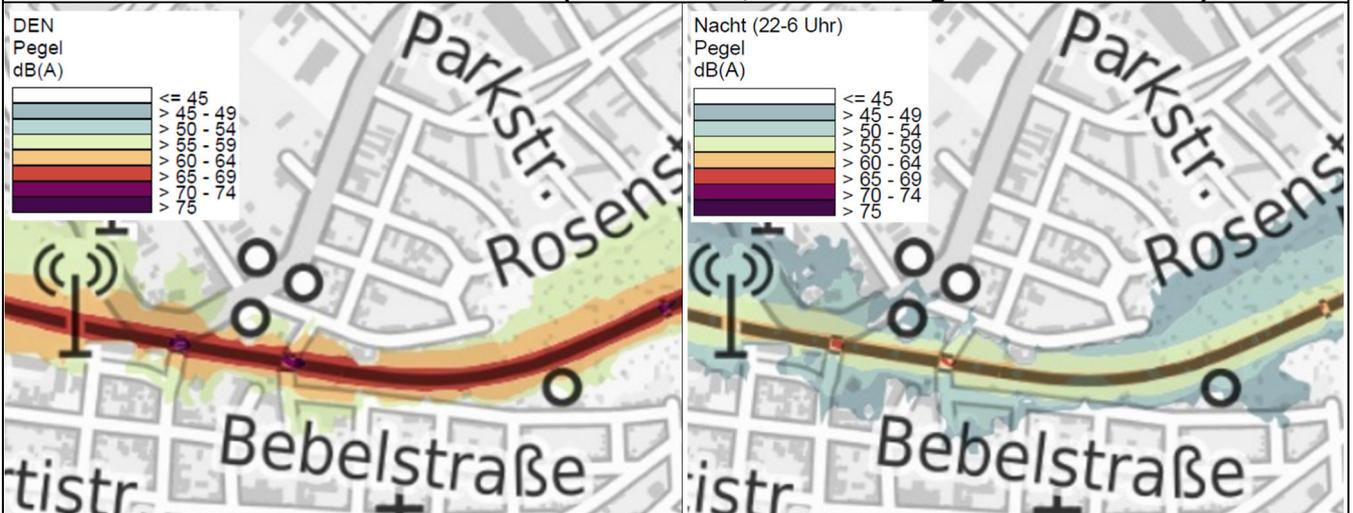
Lärmkarten (Stand:2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Lärmkarten Eisenbahnlärm (Stand:2023, Berechnung nach CNOSSO5)



Beurteilungszeitraum DEN (Day-Evening-Night-Pegel)

Beurteilungszeitraum Night (Night-Pegel)

Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 4b (Turmstraße bis Sternsiedlung)



Bebauung aus Richtung Südwesten



Bebauung aus Richtung Nordosten

Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 4b (Turmstraße bis Sternsiedlung)

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 7 (DEN) auf 31 (Night), Priorität: von 9 auf 4, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen, dort insbesondere auch der Schwerlastanteile
Art der Bebauung:	Im Süden Blockrand, 3 – 4-geschossige Bebauung, im Norden Blockrand, 3 – 5-geschossige Bebauung
Nutzung gemäß FNP:	Beidseitig WA (Allgemeines Wohngebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
Verkehrsbelegung- und -entwicklung	9.869 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 4,8% / 6,1% tags/nachts 10.584 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 6,1% / 7,5% tags/nachts
Ruhender Verkehr:	vereinzelt Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen,

Lärmbelastung

Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 63-66 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 56-59 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete bis 2 dB im gesamten Bereich (nur nachts) • Betroffene Bewohner: 187 (nördliche Bebauung) • Betroffene Bewohner: 110 (südliche Bebauung)
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 66-69 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 58-61 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 1-4 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 187 (nördliche Bebauung) • Betroffene Bewohner: 112 (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

**Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 5
(Bereich Stockmannstraße bis H.-Dindas-Straße)**



Bebauung aus Richtung Südwesten



Bebauung aus Richtung Nordosten

**Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 5
(Bereich Stockmannstraße bis H.-Dindas-Straße)**

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 18 (DEN) auf 26 (Night), Priorität: von 4 auf 5, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen
Art der Bebauung:	Im Norden geschlossener Blockrand, zurückgesetzte 3 – 4-geschossige Bebauung, Im Süden geschlossener Blockrand 3 – 4-geschossige Bebauung,
Nutzung gemäß FNP:	Im Südwesten MI (Mischgebiet) Im Nordosten WA (Allgemeines Wohngebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur, lichtsignalgeregelte Kreuzung Einmündung Stockmannstraße
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
Verkehrsbelegungs- und -entwicklung	9.869 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 4,8% / 6,1% tags/nachts; 10.584 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 6,1% / 7,5% tags/nachts
Ruhender Verkehr:	Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

Lärmbelastung

Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 68-71 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 62-65 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 1-3 dB im gesamten Bereich und für Wohngebiete von 1-7 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 55 (nordöstl. Bebauung) • Betroffene Bewohner: 36 (südwestl. Bebauung)
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 66-71 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 58-63 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 1-3 dB im gesamten Bereich und für Wohngebiete von 1-5 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 56 (nordöstl. Bebauung) • Betroffene Bewohner: 30 (südwestl. Bebauung)

Ergebnisse Lärmkartierung Schienenverkehrslärm 2023 (CNOSSOS)		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel L_{DEN}: bis 60 dB(A) an Bauung südliche Stockmannstraße (jedoch keine maßgebliche Überlagerung mit Straßenverkehrslärm) • Beurteilungspegel L_{Night}: bis 55 dB(A) an Bauung südliche Stockmannstraße (jedoch keine maßgebliche Überlagerung mit Straßenverkehrslärm) • Betroffene Bewohner: 3 	
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 lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 3 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		Eisenbahnbundesamt mit eigenen Lärmaktionsplänen – Information über Internet möglich Diskussion

**Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 10b
(Bereich H.-Dindas-Straße - Kastanienstraße)**



Bebauung aus Richtung Südwesten

Bebauung aus Richtung Nordosten

**Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 10b
(Bereich H.-Dindas-Straße - Kastanienstraße)**

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 6 (DEN) auf 17 (Night), Priorität: von vernachlässigbar auf 10, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung, der Erhöhung der Einwohnerzahlen (Betroffenheiten) und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen
Art der Bebauung:	beidseitig geschlossener Blockrand 3 – 4-geschossige Bebauung und Einzelhäuser, 3-geschossig
Nutzung gemäß FNP:	Im Südwesten MI (Mischgebiet) Im Nordosten WA (Allgemeines Wohngebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
Verkehrsbelegung- und -entwicklung	9.869 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 4,8% / 6,1% tags/nachts; 10.584 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 6,1% / 7,5% tags/nachts
Ruhender Verkehr:	Vereinzelt Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

Lärmbelastung

Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 65-66 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 59-60 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete bis 3 dB im nordöstlichen Bereich (nur nachts) • Betroffene Bewohner: 71
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 68-69 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 60-61 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 2 bis 5 dB im nordöstlichen Bereich und für Mischgebiete bis 2 dB im südwestlichen Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 73 (südwestliche Bebauung) • Betroffene Bewohner: 79 (nordöstliche 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

**Bilddokumentation, Hot-Spot Nr. 11a
(Bereich Parkstraße - Schreiberstraße)**



Bebauung aus Richtung Parkstraße

Bebauung aus Richtung Schreiberstraße

**Beurteilung der Lärmbelastung, Hot-Spot Nr. 11a
(Bereich Parkstraße - Schreiberstraße)**

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 3 (DEN) auf 7 (Night), Priorität: von vernachlässigbar auf 11, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen
Art der Bebauung:	beidseitig geschlossener Blockrand, 4-geschossige Bebauung
Nutzung gemäß FNP:	beidseitig WA (Allgemeines Wohngebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
Verkehrsbelegung- und -entwicklung	9.869 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 4,8% / 6,1% tags/nachts; 10.584 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 6,1% / 7,5% tags/nachts
Ruhender Verkehr:	Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen (Kundenparkplatz Kaufland)

Lärmbelastung

Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 65-66 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 59-60 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete bis 3 dB (nur nachts) • Betroffene Bewohner: 51 (südliche Bebauung) • Betroffene Bewohner: 17 (nördliche Bebauung)
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 66-68 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 58-60 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 1 bis 3 dB (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 47 (südliche Bebauung) • Betroffene Bewohner: 16 (nördliche 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