

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

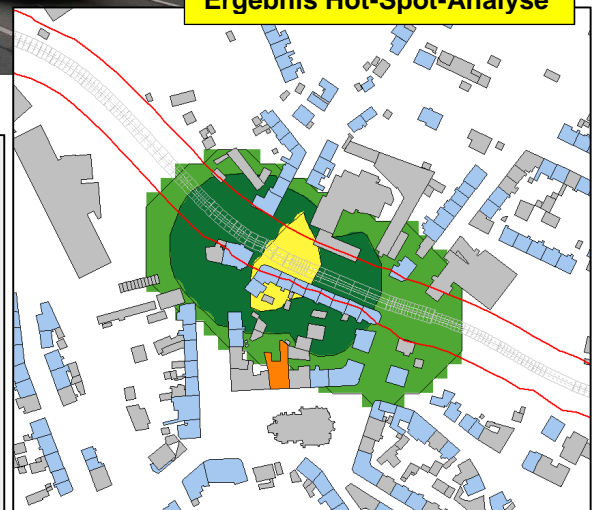
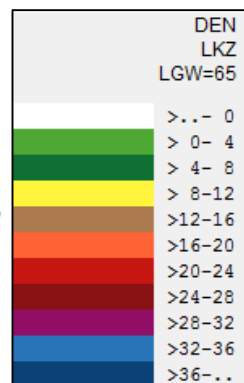
Hot-Spot 7 der Lärm-Einwohnerbelastung

Mylau, Braustraße (S 299)



Ergebnis Hot-Spot-Analyse

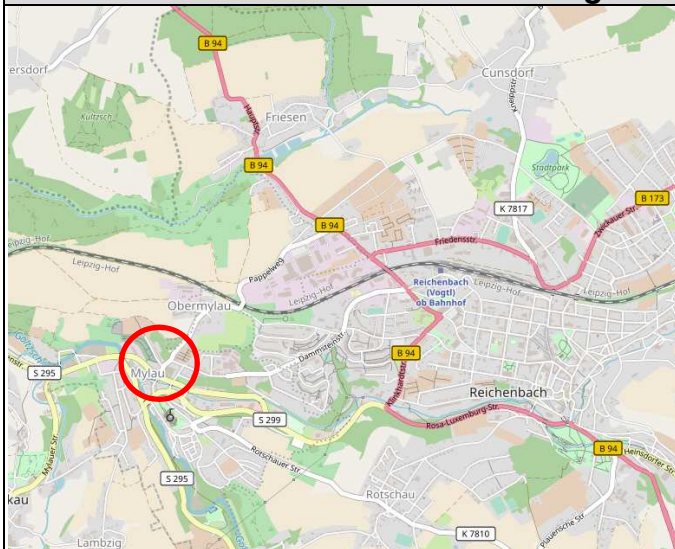
mit Lärmkennziffer LKZ der Lärm-/Einwohnerbelastung (LKZ = 8,7) bei Auslösewert von $L_{DEN} = 65$ dB(A) (rote Linie), schutzwürdige Bebauung blau



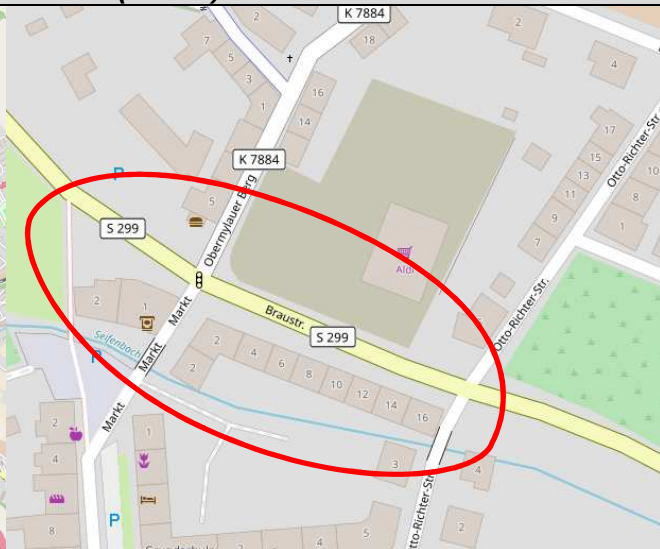
Inhalt:

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

Verortung Braustraße (S 299)



Verortung Braustraße im Stadtgebiet
Quelle: openstreetmap.de



Verortung Untersuchungsbereich
Quelle: openstreetmap.de

Bilddokumentation

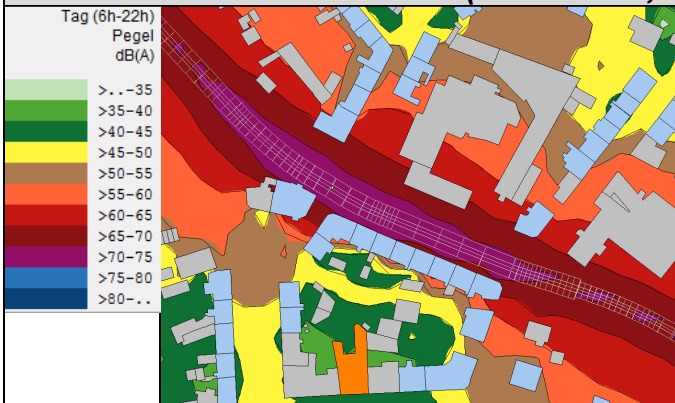


südliche Bebauung aus Richtung Nordwesten

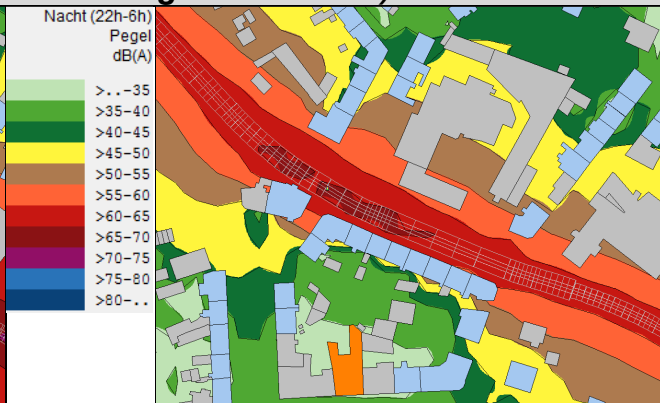


südliche Bebauung aus Richtung Osten

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



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)



Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Beurteilung der Lärmbelastung			
Allgemeine Angaben			
Art der Bebauung:	Im Süden geschlossener Blockrand, 2 – 3-geschos- sige Bebauung,		
Nutzung gemäß FNP:	MI (Mischgebiet)		
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur, lichtsignalgeregelte Kreuzung Einmündung Obermylauer Berg		
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge		
Fahrbahnzustand:	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten		
Verkehrsbelegung	8.210 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 5,9% / 7,6% 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 		
Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen			
Verkehrsmanagement	1.1	Geschwindigkeitsreduktion ganztags	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Ein- führung von Tempo 30, Diskussion
	1.2	Geschwindigkeitsreduktion nachts	Effekte: Verbesserungen um bis zu 3 dB bei Ein- führung 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
Schall-schutz	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, soll in 2018 Bedarf erhoben werden, 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 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringern durch LSA, Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion