

# Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

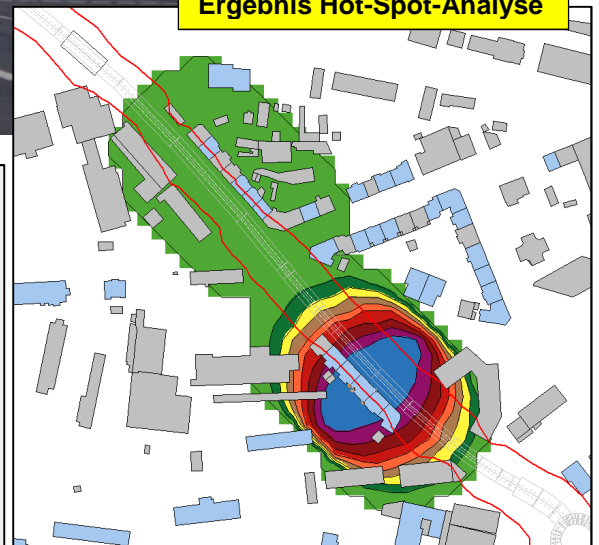
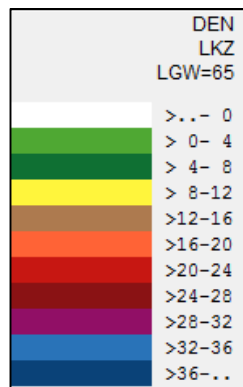
## Hot-Spot 2 der Lärm-Einwohnerbelastung

### Dr.-Külz-Straße / Greizer Straße (B 94)



Ergebnis Hot-Spot-Analyse

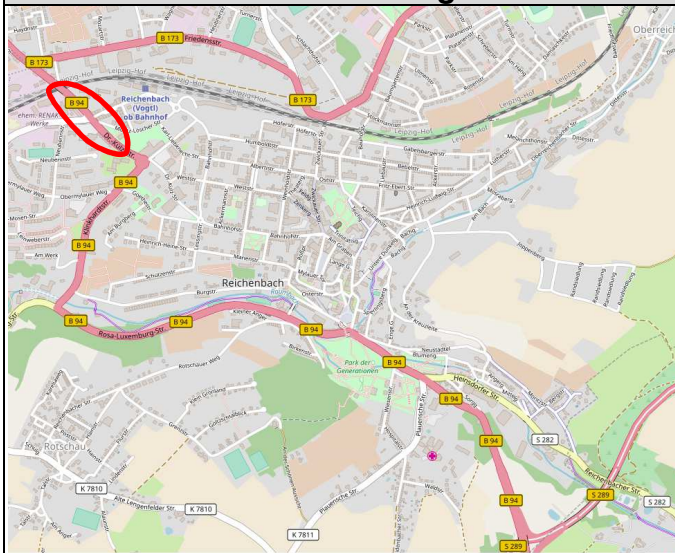
mit Lärmkennziffer LKZ der Lärm-/Einwohnerbelastung (LKZ = 34,1) bei Auslösewert von  $L_{DEN} = 65$  dB(A) (rote Linie), schutzwürdige Bebauung blau



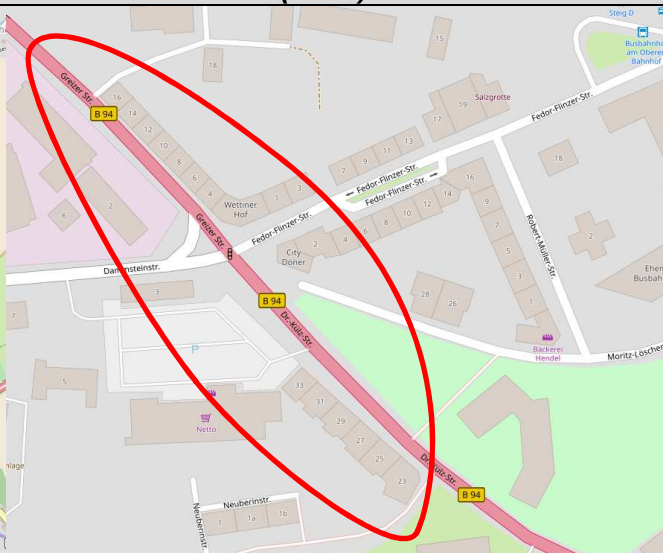
### Inhalt:

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

## Verortung Dr.-Külz-Straße / Greizer Straße (B 94)



Verortung D.-Külz-Str. / Greizer Str. im Stadtgebiet  
Quelle: [openstreetmap.de](http://openstreetmap.de)



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

### Bildokumentation

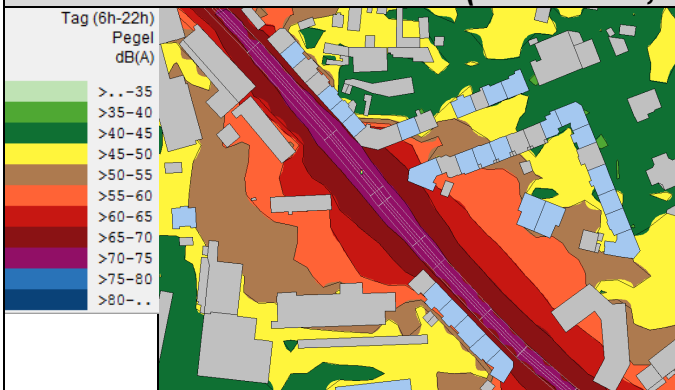


südwestliche Bebauung aus Richtung Nordwesten

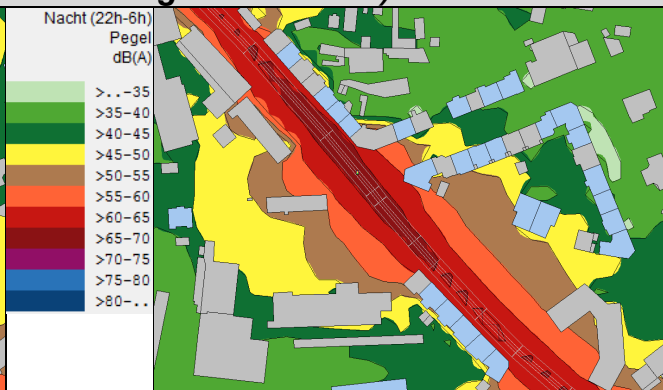


nordöstliche Bebauung aus Richtung Nordwesten

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



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)



Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

**Anmerkung:** Die im Norden des Untersuchungsbereiches gelegene Eisenbahnlinie Leipzig-Hof wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt im Jahre 2017 wegen gesunkener Zugzahlen nicht kartiert, entsprechende Kumulationen des Eisenbahnlärms und des Straßenverkehrslärms können somit nicht ausgewiesen werden.

<b>Beurteilung der Lärmbelastung</b>			
<b>Allgemeine Angaben</b>			
<b>Art der Bebauung:</b>		Im Nordosten geschlossener Blockrand an der Greizer Straße, 3 – 4-geschossige Bebauung, Im Südwesten geschlossener Blockrand an der Dr.-Külz-Straße, 3 – 4-geschossige Bebauung,	
<b>Nutzung gemäß FNP:</b>		Beidseitig MI (Mischgebiet)	
<b>Fahrbahnaufteilung:</b>		Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur, lichtsignalgeregelte Kreuzung Übergang Greizer Straße / Dr.-Külz-Straße	
<b>Zulässige Geschwindigkeit:</b>		50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge	
<b>Fahrbahnzustand:</b>		Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten	
<b>Verkehrsbelegung</b>		6.511 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 7,3% / 10,8% tags/nachts	
<b>Ruhender Verkehr:</b>		Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
<b>Lärmbelastung</b>			
<b>Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beurteilungspegel tagsüber: 68-70 dB(A)</li> <li>• Beurteilungspegel nachts: 62-64 dB(A)</li> <li>• Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 3-5 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts)</li> <li>• Betroffene Bewohner: 14 (Bebauung Greizer Straße), 47 (Bebauung Dr.-Külz-Straße)</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
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, 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. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringerung durch LSA und Straßensteigung, <b>Diskussion</b>
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		<b>Diskussion</b>