

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

Hot-Spot 10 der Lärm-Einwohnerbelastung

Friedensstraße (B 173)



Ergebnis Hot-Spot-Analyse

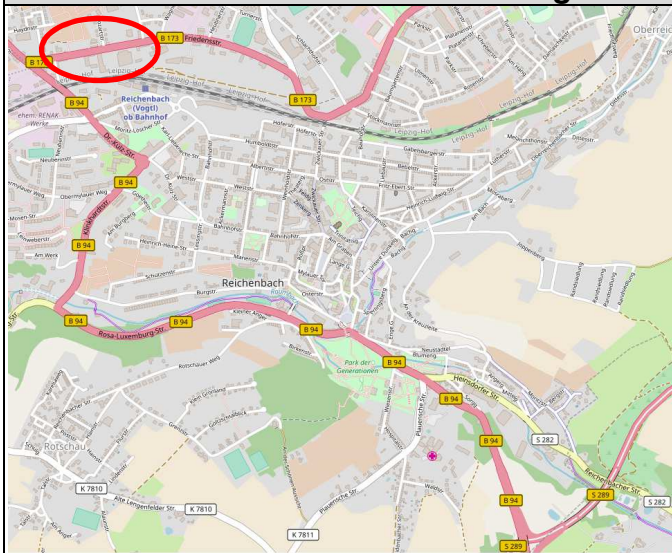
mit Lärmkennziffer LKZ der Lärm-/Einwohnerbelastung (LKZ = 2,4) bei Auslösewert von $L_{DEN} = 65$ dB(A) (rote Linie), schutzwürdige Bebauung blau



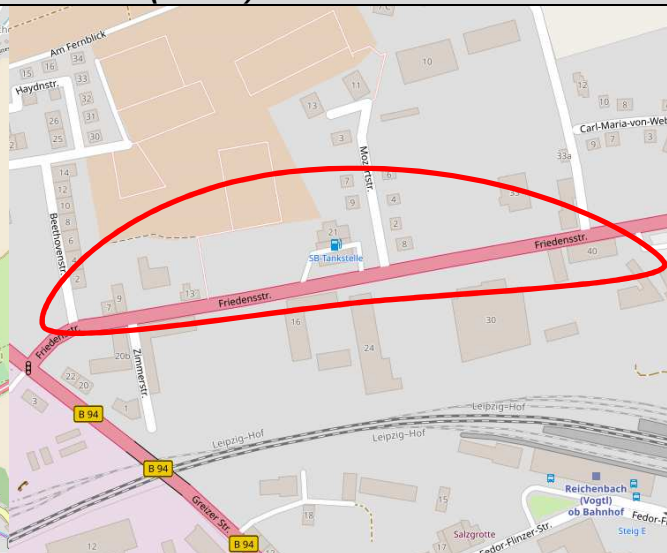
Inhalt:

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

Verortung Friedensstraße (B 173)



Verortung Friedensstraße im Stadtgebiet
Quelle: *openstreetmap.de*



Verortung Untersuchungsbereich
Quelle: *openstreetmap.de*

Bilddokumentation

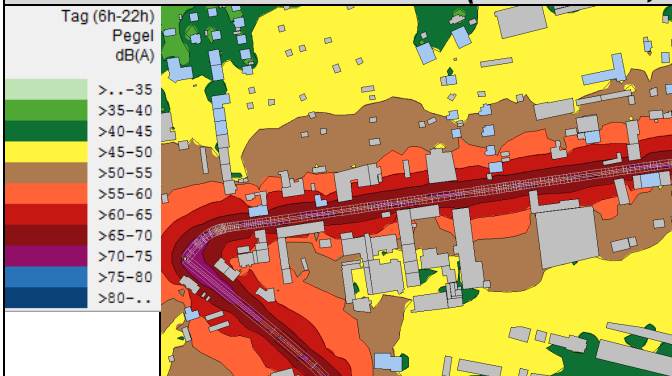


nördliche Bebauung aus Richtung Osten

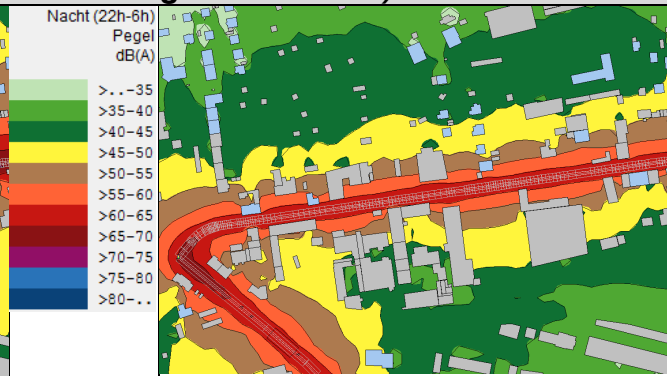


südliche Bebauung aus Richtung Westen

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:		Beidseitig offene Bebauung, 1 – 2-geschossige Bebauung,	
Nutzung gemäß FNP:		nördlich MI (Mischgebiet), südlich GE (Gewerbegebiet)	
Fahrbahnaufteilung:		Je eine Richtungsfahrbahn, lichtsignalgeregelte Kreuzung Übergang Greizer Straße / Friedensstraße	
Zulässige Geschwindigkeit:		50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge	
Fahrbahnzustand:		Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten	
Verkehrsbelegung		7.933 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 4,8% / 6,2% tags/nachts	
Ruhender Verkehr:		Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
Lärmbelastung			
Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 67-68 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 60-61 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 0-2 dB an nördlicher Bebauung (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 7 (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
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, 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