

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

Hot-Spot 1 der Lärm-Einwohnerbelastung

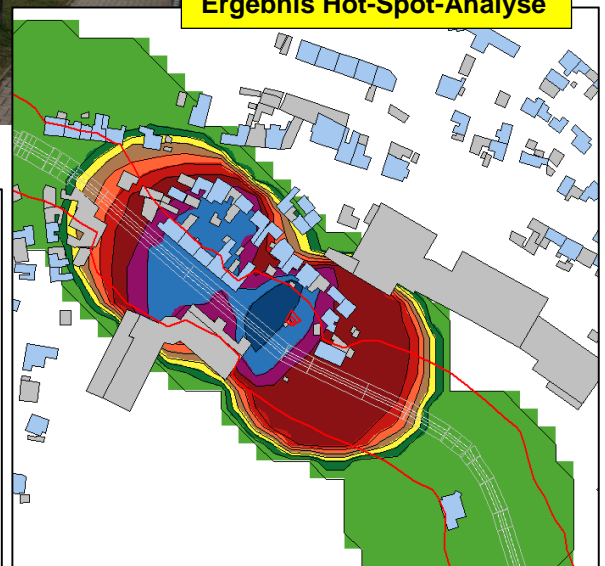
Lengenfelder Straße (B 94)



Ergebnis Hot-Spot-Analyse

mit Lärmkennziffer LKZ der Lärm-/Einwohnerbelastung (LKZ = 41,9) bei Auslösewert von $L_{DEN} = 65$ dB(A) (rote Linie), schutzwürdige Bebauung blau

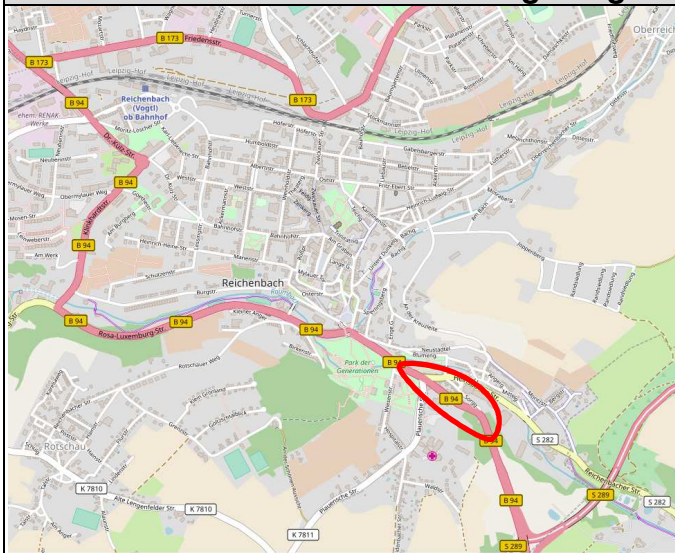
| DEN LKZ LGW=65 |
|----------------|
| >..- 0 |
| > 0- 4 |
| > 4- 8 |
| > 8-12 |
| >12-16 |
| >16-20 |
| >20-24 |
| >24-28 |
| >28-32 |
| >32-36 |
| >36-.. |



Inhalt:

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

Verortung Lengenfelder Straße (B 94)



Verortung Lengenfelder Straße im Stadtgebiet
Quelle: *openstreetmap.de*



Verortung Untersuchungsbereich
Quelle: *openstreetmap.de*

Bildokumentation

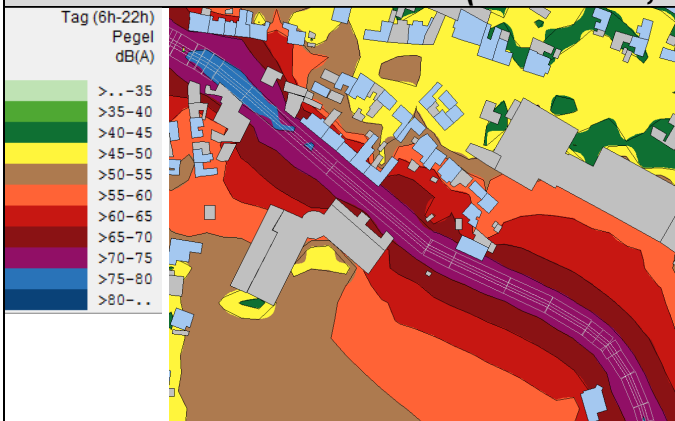


nördliche Bebauung aus Richtung Westen

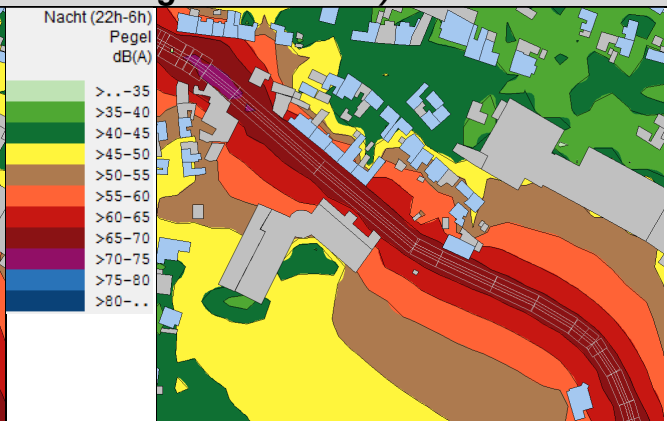


nördliche Bebauung aus Richtung Osten

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: | | geschlossener Blockrand im Nordosten mit zusätzlichen Einzelhäusern, 2 – 3-geschossige Bebauung | |
| Nutzung gemäß FNP: | | Beidseitig MI (Mischgebiet) | |
| Fahrbahnaufteilung: | | Nördlich eine, südlich zwei Richtungsfahrbahnen, lichtsignalgeregelte Kreuzung Übergang Lengenfelder Straße / Reichsstraße | |
| Zulässige Geschwindigkeit: | | 50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge | |
| Fahrbahnzustand: | | Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten | |
| Verkehrsbelegung | | 14.482 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 7,6% / 11,5% tagsüber / nachts | |
| Ruhender Verkehr: | | Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen | |
| Lärmbelastung | | | |
| Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90): | | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 68-72 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 62-66 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 3-7 dB im gesamten Bereich (insbesondere nachts) • Betroffene Bewohner: 35 (nordöstliche Bebauung), 2 (südwestliche 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 und Straßensteigung, Diskussion |
| | 3.3 | Umgestaltung/Begrünung Straßenraum | Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte |
| Weitere | 4 | | Diskussion |