

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

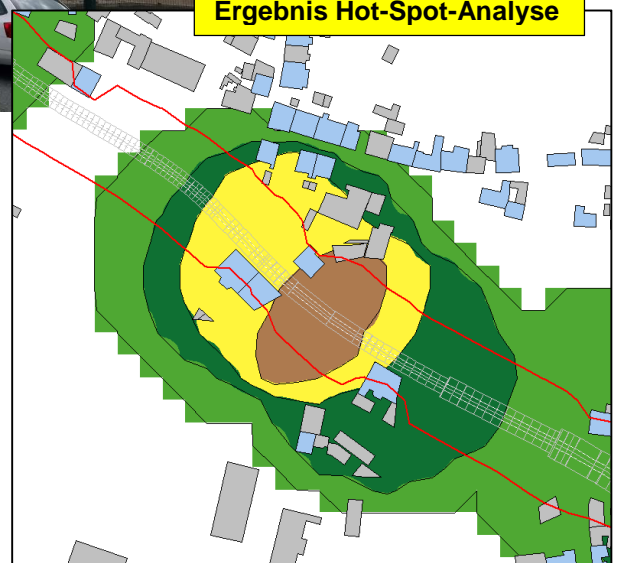
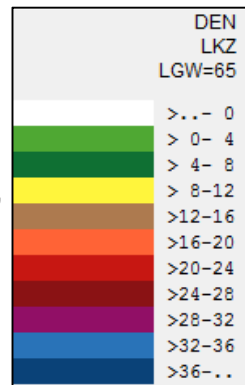
Hot-Spot 5 der Lärm-Einwohnerbelastung

Reichsstraße (B 94)



Ergebnis Hot-Spot-Analyse

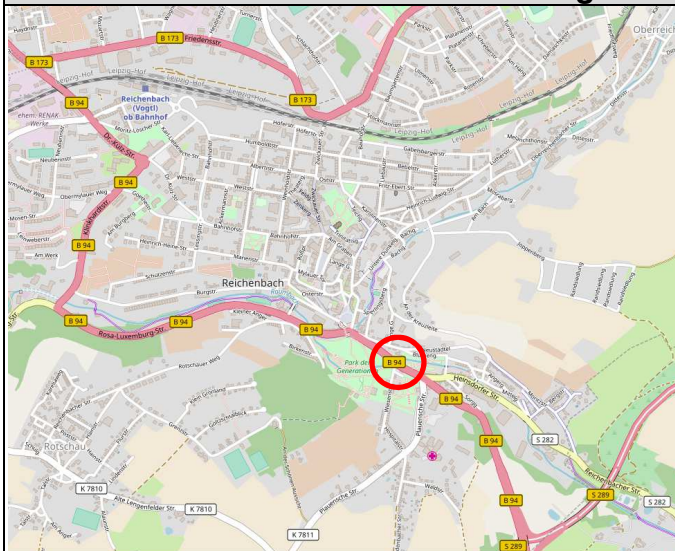
mit Lärmkennziffer LKZ der Lärm-/Einwohnerbelastung (LKZ = 15,4) bei Auslösewert von $L_{DEN} = 65$ dB(A) (rote Linie), schutzwürdige Bebauung blau



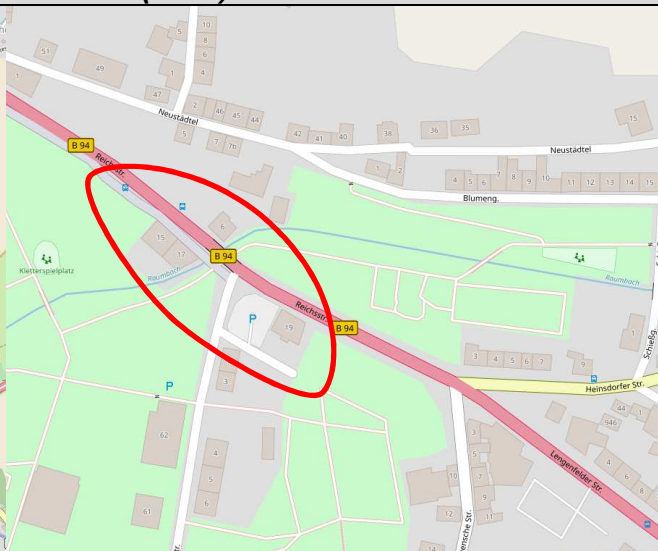
Inhalt:

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

Verortung Reichsstraße (B 94)



Verortung Reichsstraße im Stadtgebiet
Quelle: *openstreetmap.de*



Verortung Untersuchungsbereich
Quelle: *openstreetmap.de*

Bildokumentation

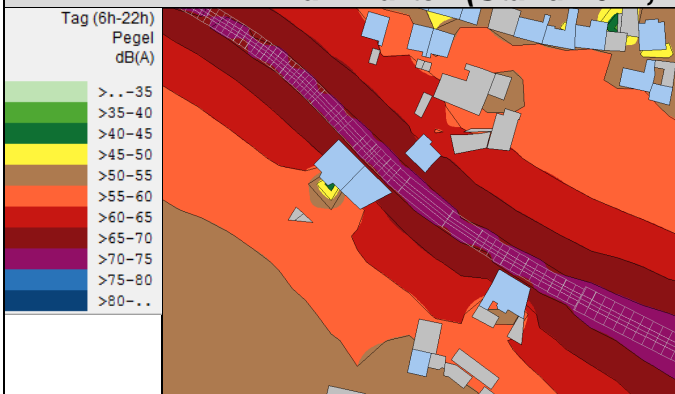


nördliche Bebauung aus Richtung Südosten

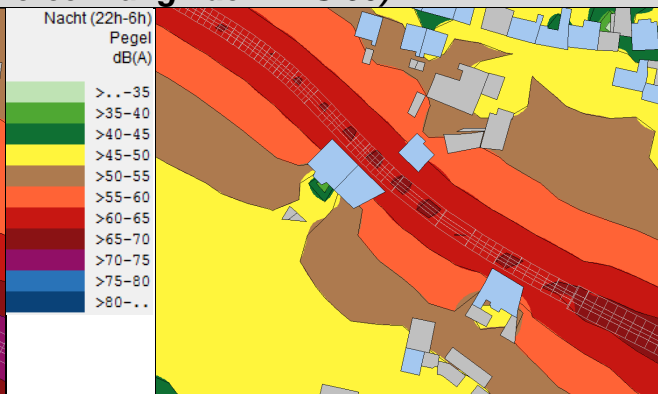


südliche Bebauung aus Richtung Nordwesten

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



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)



Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

| Beurteilung der Lärmbelastung | | | |
|---|-----|---|--|
| Allgemeine Angaben | | | |
| Art der Bebauung: | | Im Südwesten geschlossener Blockrand, 4-geschossige Bebauung, Im Nordosten Einzelhaus, 3-geschossige Bebauung, | |
| Nutzung gemäß FNP: | | Beidseitig MI (Mischgebiet) | |
| Fahrbahnaufteilung: | | Je eine Richtungsfahrbahn | |
| Zulässige Geschwindigkeit: | | 50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge | |
| Fahrbahnzustand: | | Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten | |
| Verkehrsbelegung | | 8.874 Fahrzeuge/24h nach Verkehrszählungen 2016 mit Schwerlastanteilen von 6,8% / 9,6% tags/nachts | |
| Ruhender Verkehr: | | Bushaltestelle nordöstlich der Fahrbahnen | |
| Lärmbelastung | | | |
| Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90): | | <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 68-69 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 62-63 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 3-4 dB im gesamten Bereich (nur nachts) • Betroffene Bewohner: 5 (nordöstliche Bebauung), 10 (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, Diskussion |
| | 3.3 | Umgestaltung/Begrünung Straßenraum | Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte |
| Weitere | 4 | | Diskussion |