

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

Hot-Spot 1 der Lärm-Einwohnerbelastung

Dresdner Straße 3-13 (B 173)

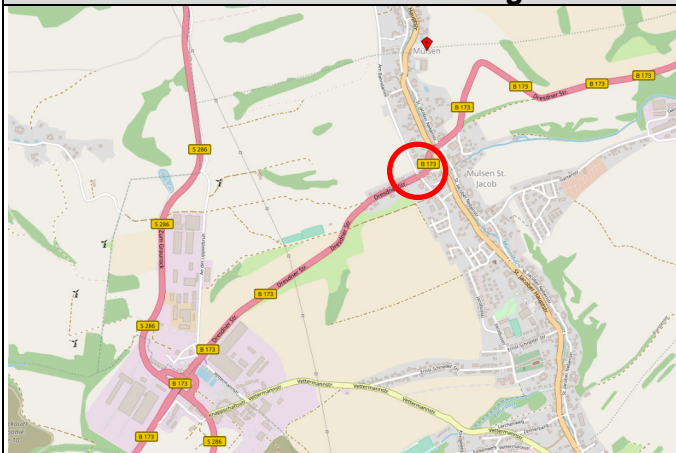


mit Lärmkennziffer LKZ der
Lärm-/Einwohnerbelastung
(LKZ = 42) bei Auslösewert
von $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$

Inhalt:

- Verortung im Gemeindegebiet
- Bilddokumentation
- Lärmkarten
 - Stand 2018 (Berechnung nach RLS-90)
 - Stand 2023 (Berechnung nach RLS-19)
- Beurteilung Entwicklung Lärmbelastung
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen

Verortung Dresdner Straße 3-13 (B 173)



Verortung Dresdner Straße im Gemeindegebiet
Quelle: openstreetmap.de

Verortung Dresdner Straße 3-13
Quelle: openstreetmap.de

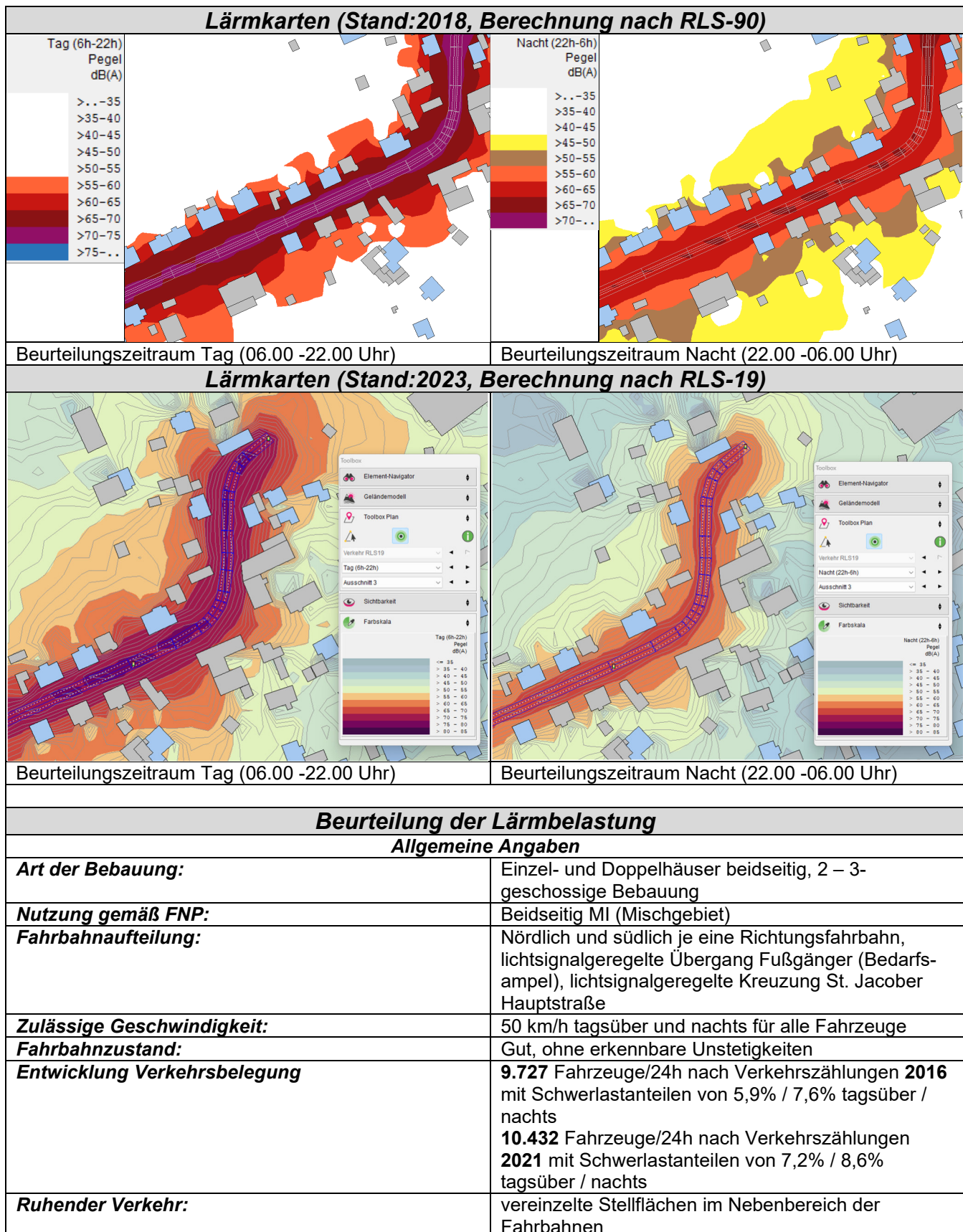
Bilddokumentation



Bebauung aus Richtung Westen



nördliche Bebauung aus Richtung Nordosten (aus Richtung Kreuzung St. Jacober hauptstraße)



Entwicklung Lärmbelastung			
Ergebnisse Kartierung 2018 (RLS-90):			• Beurteilungspegel tagsüber: 66-69 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 60-63 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 1-4 dB im gesamten Bereich (nur nachts) • Betroffene Bewohner: 18 (nördliche Bebauung), 6 (südliche Bebauung)
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):			• Beurteilungspegel tagsüber: 71-73 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 63-65 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 4-6 dB im gesamten Bereich (hauptsächlich nachts) • Betroffene Bewohner: 25 (nördliche Bebauung), 7 (südliche 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 > 50%, 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 schlecht möglich
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Plauen, 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 3 dB bei z.B. AC D LOA-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringern durch LSA, Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion