

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

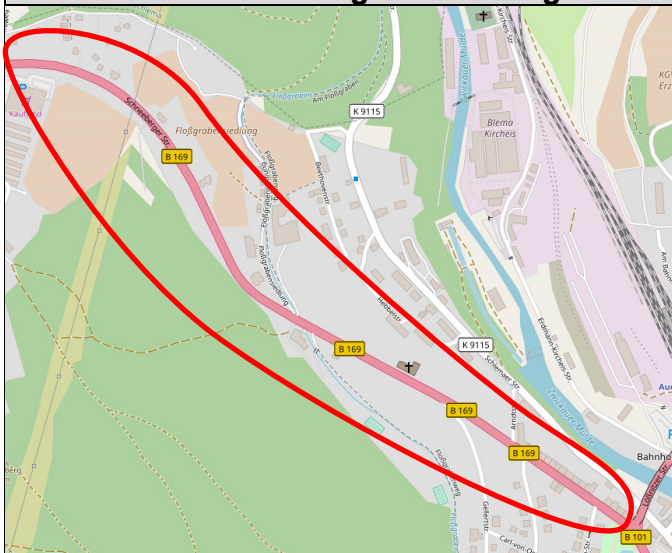
Schneeberger Straße (B 169) in Aue ***(Hot-Spots der Lärm-/Einwohnerbelastung Nr. 2, 9, 14, 15)***



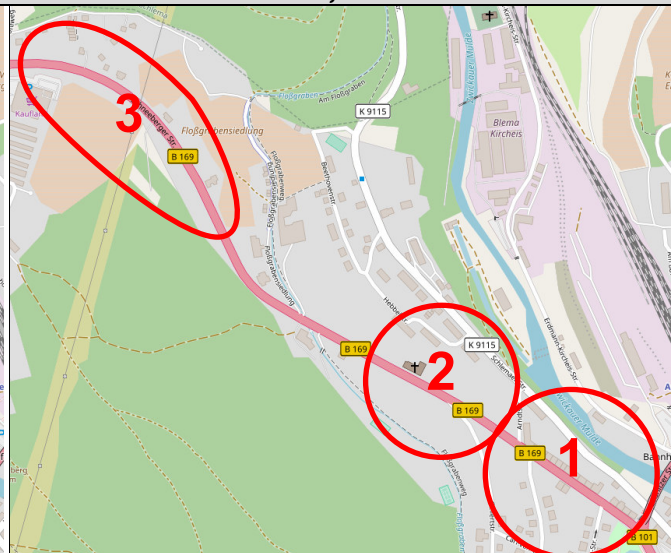
Inhalt:

- Verortung im Stadtgebiet, Ausweisung von Teilbereichen
- Bilddokumentation
- Lärmkarten
 - Stand 2023 vs. 2017 (Berechnung nach RLS-19 vs. RLS-90)
- Beurteilung Entwicklung Lärmbelastung
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen

Verortung Schneeberger Straße mit Teilbereichen 1, 2 und 3



Verortung Schneeberger Straße im Stadtgebiet
Quelle: openstreetmap.de



Verortung der Teilbereiche 1, 2 und 3
Quelle: openstreetmap.de

Bilddokumentation

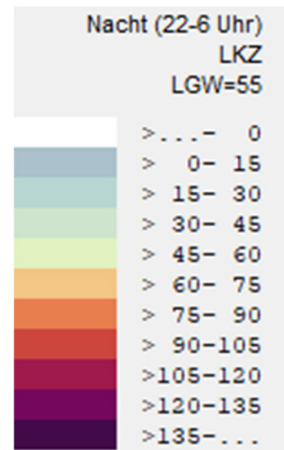
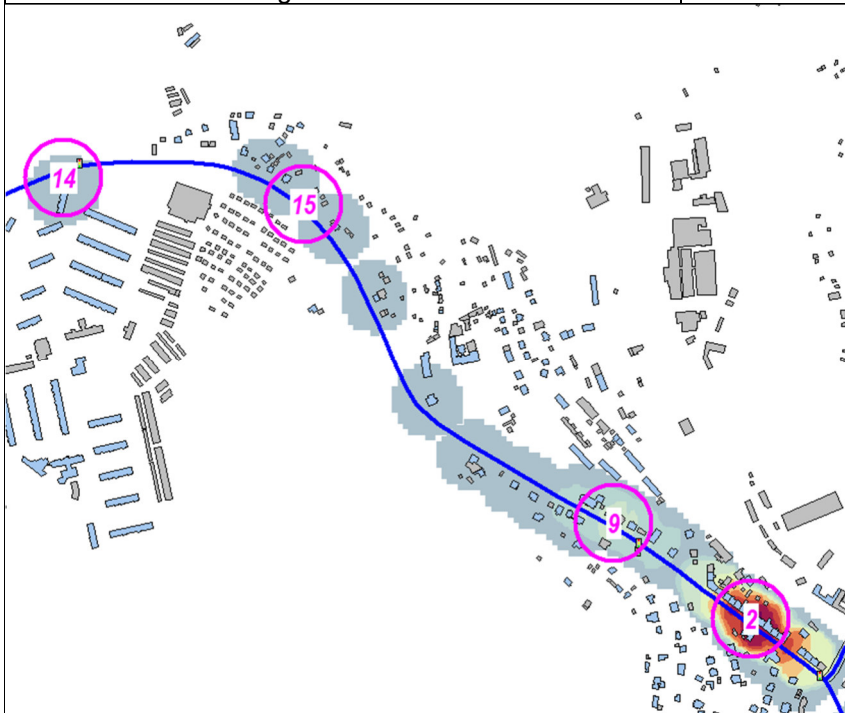
Teilbereich 1: Löbnitzer Straße – Arndtstraße



nordöstliche Bebauung



südwestliche Bebauung



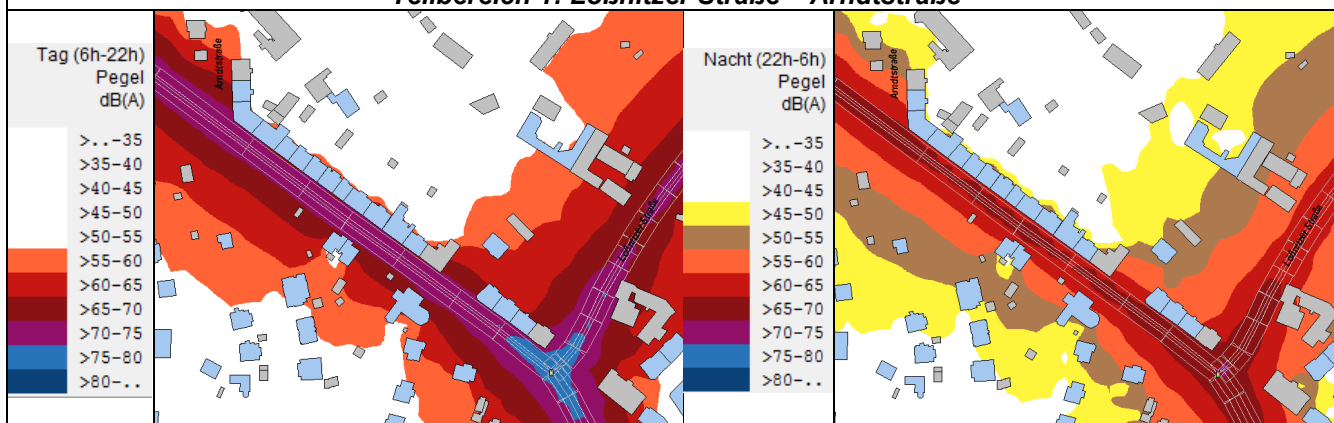
Legende

- Stadtgrenze
- Wandelement
- Gebäude
- Gebäude bewohnt
- Sondergebäude
- Verkehrsampel
- Brückenelement
- Straße /CNOSSOS-EU

Hot-Spots der Lärmaktionsplanung mit Priorität nach Lärmkennziffer LKZ der Lärm-Einwohner-Belastung

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

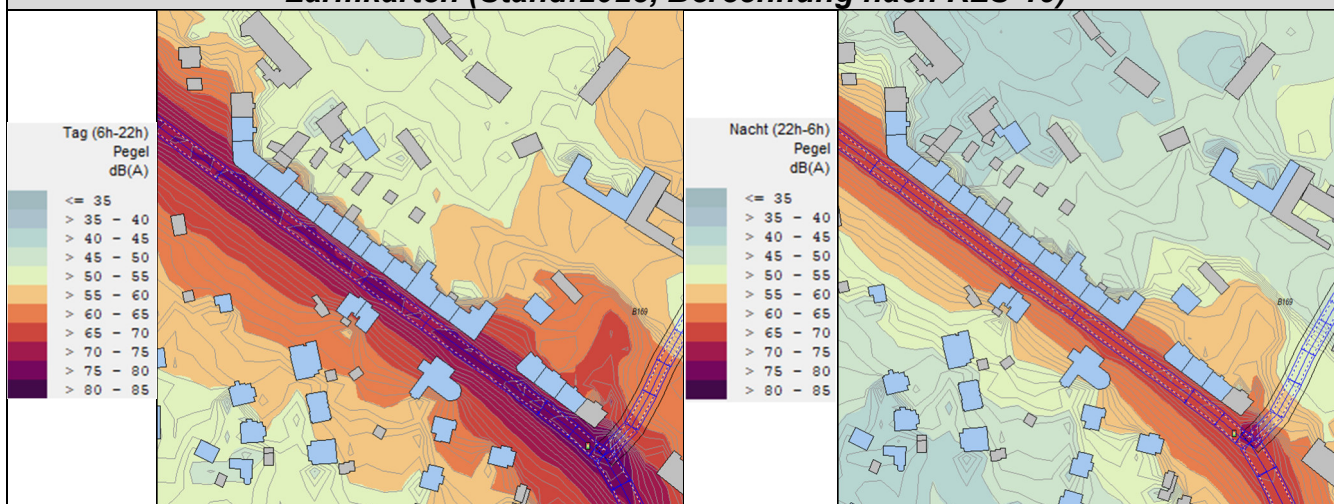
Teilbereich 1: Lößnitzer Straße – Arndtstraße



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Lärmkarten (Stand:2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Beurteilung Entwicklung der Lärmbelastung

Teilbereich 1: Lößnitzer Straße – Arndtstraße

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 102 auf 124, Priorität: von 1 auf 2, Erhöhung LKZ wegen gesteigener Anwohnerzahlen und gesteigener Verkehrszahlen (auch Einfluss Berechnungsverfahren)
Art der Bebauung:	nordöstlich geschlossener Blockrand mit Baulücke, 3 – 4-geschossige Bebauung, südwestlich Einzel- und Doppelhäuser, 3-geschossig
Nutzung gemäß FNP:	Beidseitig MI (Mischgebiet)
Fahrbahnaufteilung:	zwei Richtungsfahrbahn in Richtung Nordwesten, eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur in Richtung Südosten
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
Verkehrsbelegung	14.400 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2015 mit Schwerlastanteilen von 3,8% / 4,9% tagsüber / nachts 16.176 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 4,7% / 4,9% tagsüber / nachts
Ruhender Verkehr:	Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

Lärmbelastung			
Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 71-74 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 63-67 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 4-8 dB im gesamten Bereich, insbesondere nachts • Betroffene Bewohner: 16 (südwestliche Bebauung), 123 (nordöstliche Bebauung) 	
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 72-75 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 65-68 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 6-9 dB im gesamten Bereich, insbesondere nachts • Betroffene Bewohner: 19 (südwestliche Bebauung), 152 (nordöstliche Bebauung) 	
Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen			
Teilbereich 1: Lößnitzer Straße – Arndtstraße			
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, Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung nicht möglich
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, Diskussion
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar, Diskussion
Bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringern durch nahe gelegene LSA (mit Brems- und Anfahrvorgängen) sowie Straßensteigung, Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion

Bildokumentation

Teilbereich 2: Arndtstraße - Floßgrabensiedlung



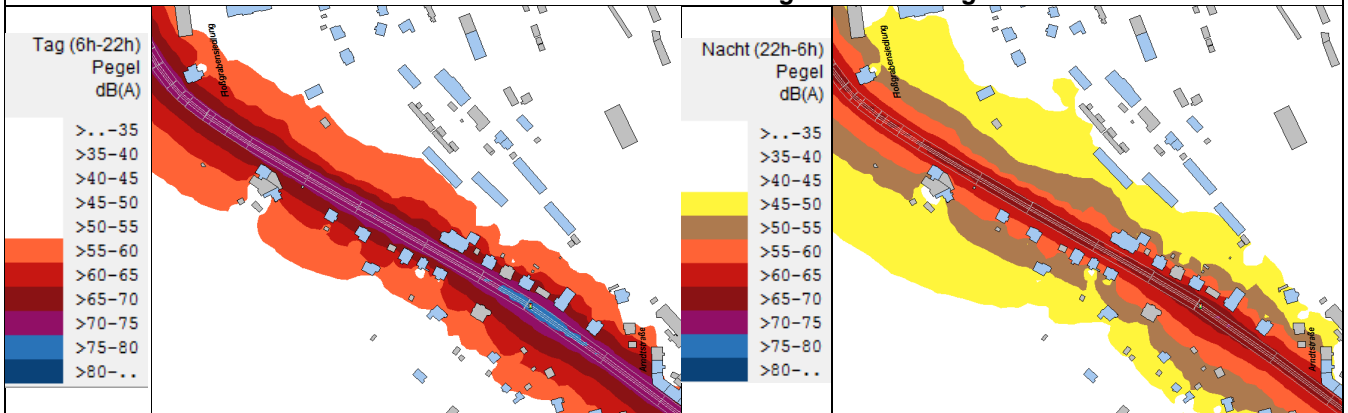
nordöstliche Bebauung



südwestliche Bebauung

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

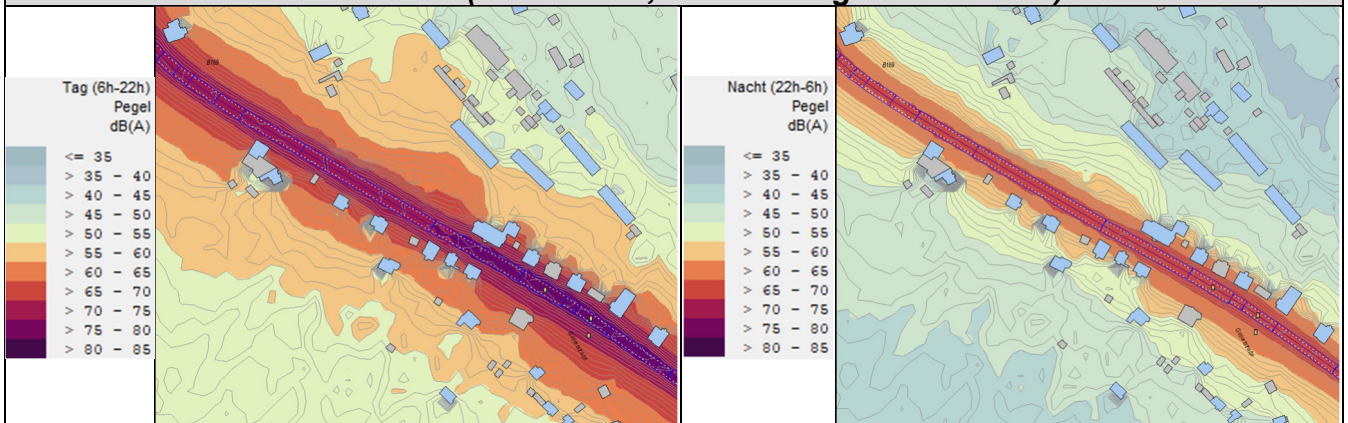
Teilbereich 2: Arndtstraße - Floßgrabensiedlung



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Lärmkarten (Stand:2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Beurteilung der Lärmbelastung

Teilbereich 2: Arndtstraße - Floßgrabensiedlung

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023

LKZ = von 18 auf 38, Priorität: von 11 auf 9, Erhöhung LKZ wegen gesteigener Anwohnerzahlen und gesteigener Verkehrszahlen (auch Einfluss Berechnungsverfahren)

Art der Bebauung:

Beidseitig lückenhafte Bebauung, 2 – 3-geschossige Bebauung

Nutzung gemäß FNP:

Beidseitig MI (Mischgebiet)

Fahrbahnaufteilung:		zwei Richtungsfahrbahn in Richtung Nordwesten, eine Richtungsfahrbahn in Richtung Südosten	
Zulässige Geschwindigkeit:		50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge	
Fahrbahnzustand:		Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten	
Verkehrsbelegung		14.400 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2015 mit Schwerlastanteilen von 3,8% / 4,9% tagsüber / nachts 16.176 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 4,7% / 4,9% tagsüber / nachts	
Ruhender Verkehr:		Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
Lärmbelastung			
Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 69-71 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 61-64 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 2-5 dB im gesamten Bereich • Betroffene Bewohner: 20 (südwestliche Bebauung), 45 (nordöstliche Bebauung) 	
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 72-74 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 63-66 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 4-7 dB im gesamten Bereich, insbesondere nachts • Betroffene Bewohner: 30 (südwestliche Bebauung), 36 (nordöstliche Bebauung) 	
Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen			
Teilbereich 2: Arndtstraße - Floßgrabensiedlung			
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%
	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, Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung nicht möglich
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, Diskussion
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar, Diskussion
Bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringern durch nahe gelegene LSA (mit Brems- und Anfahrvorgängen) sowie Straßensteigung, Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte

Weitere	4	Diskussion
---------	---	------------

Bilddokumentation

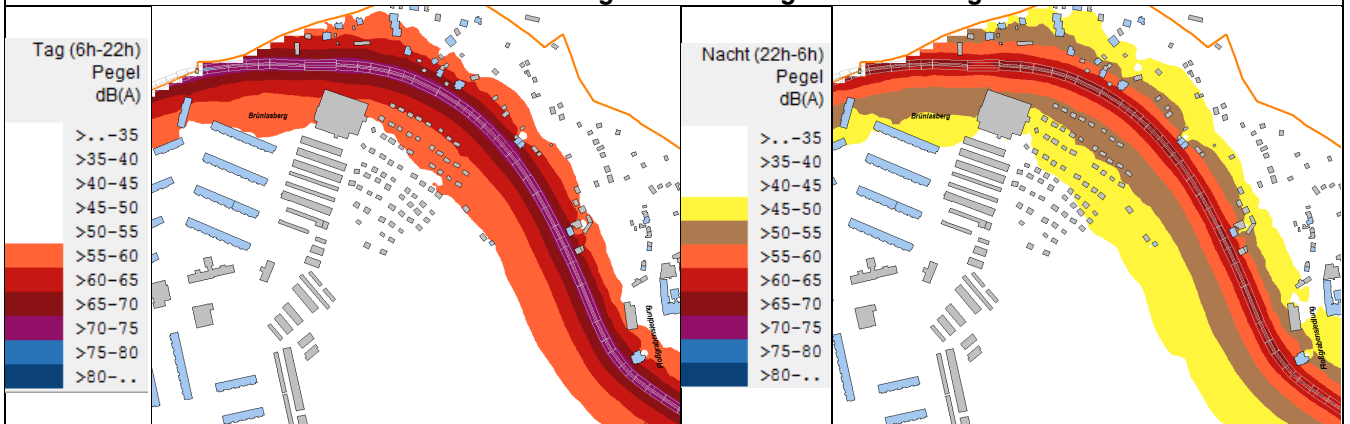
Teilbereich 3: Floßgrabensiedlung – Brünlasberg



nördliche Bebauung aus Richtung Südosten

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

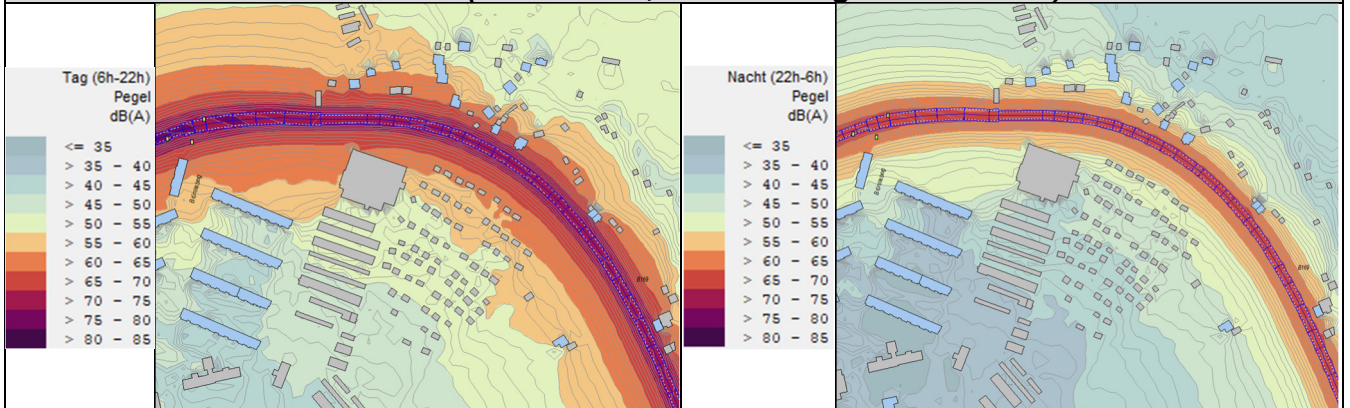
Teilbereich 3: Floßgrabensiedlung – Brünlasberg



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Lärmkarten (Stand:2023, Berechnung nach RLS-19)



Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

Beurteilung der Lärmbelastung			
Teilbereich 3: Floßgrabensiedlung – Brünlasberg			
Allgemeine Angaben			
Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023		LKZ = von 3 auf 15/10, Priorität: von 16 auf 14/15, Erhöhung LKZ wegen gestiegener Anwohnerzahlen und gestiegener Verkehrszahlen (auch Einfluss Berechnungsverfahren)	
Art der Bebauung:		Lückenhafte schutzwürdige Bebauung auf der Nordseite der Straße, 2 – 3-geschossige Bebauung, am Brünlasberg 5-geschossige Wohnblöcke	
Nutzung gemäß FNP:		Nordseite MI (Mischgebiet), am Brünlassberg W (Wohngebiet)	
Fahrbahnaufteilung:		zwei Richtungsfahrbahn in Richtung Nordwesten, eine Richtungsfahrbahn in Richtung Südosten	
Zulässige Geschwindigkeit:		50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge	
Fahrbahnzustand:		Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten	
Verkehrsbelegung		14.400 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2015 mit Schwerlastanteilen von 3,8% / 4,9% tagsüber / nachts 16.176 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 4,7% / 4,9% tagsüber / nachts	
Ruhender Verkehr:		Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
Lärmbelastung			
Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 67-69 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 60-62 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 1-3 dB im gesamten Bereich, nur nachts • Betroffene Bewohner: 23 (nördliche Bebauung) 	
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 68-70 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 60-63 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohn- und Mischgebiete von 2-4 dB im gesamten Bereich, nur nachts • Betroffene Bewohner: 25 (nördliche Bebauung), 60 (Brünlasberg) 	
Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen			
Teilbereich 3: Floßgrabensiedlung – Brünlasberg			
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%
	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, Verringerung PKW-Individualverkehr, geringe lärmtechnische Effekte
Schallschutz	2.1	Lärmschutzwände/-wälle	Durch nahe liegende schutzwürdige Bebauung nicht möglich
	2.2	Maßnahmen an Gebäuden	Durch Kommune / Eigentümer möglich, Diskussion
	2.3	Städtebauliche Maßnahmen	Keine Ansatzpunkte erkennbar, Diskussion

Bauliche Maßnahmen	3.1	Fahrbahninstandsetzung	Kein lärmrelevantes Handlungserfordernis
	3.2	Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringerng durch Straßensteigung bzw. LSA am Brünlasberg, Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion