

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung, Stufe 4:

Lößnitzer Straße (B 169) / Dr.-Otto-Nuschke-Straße (Hot-Spots der Lärm-/Einwohnerbelastung Nr. 5, 6, 8)



Inhalt:

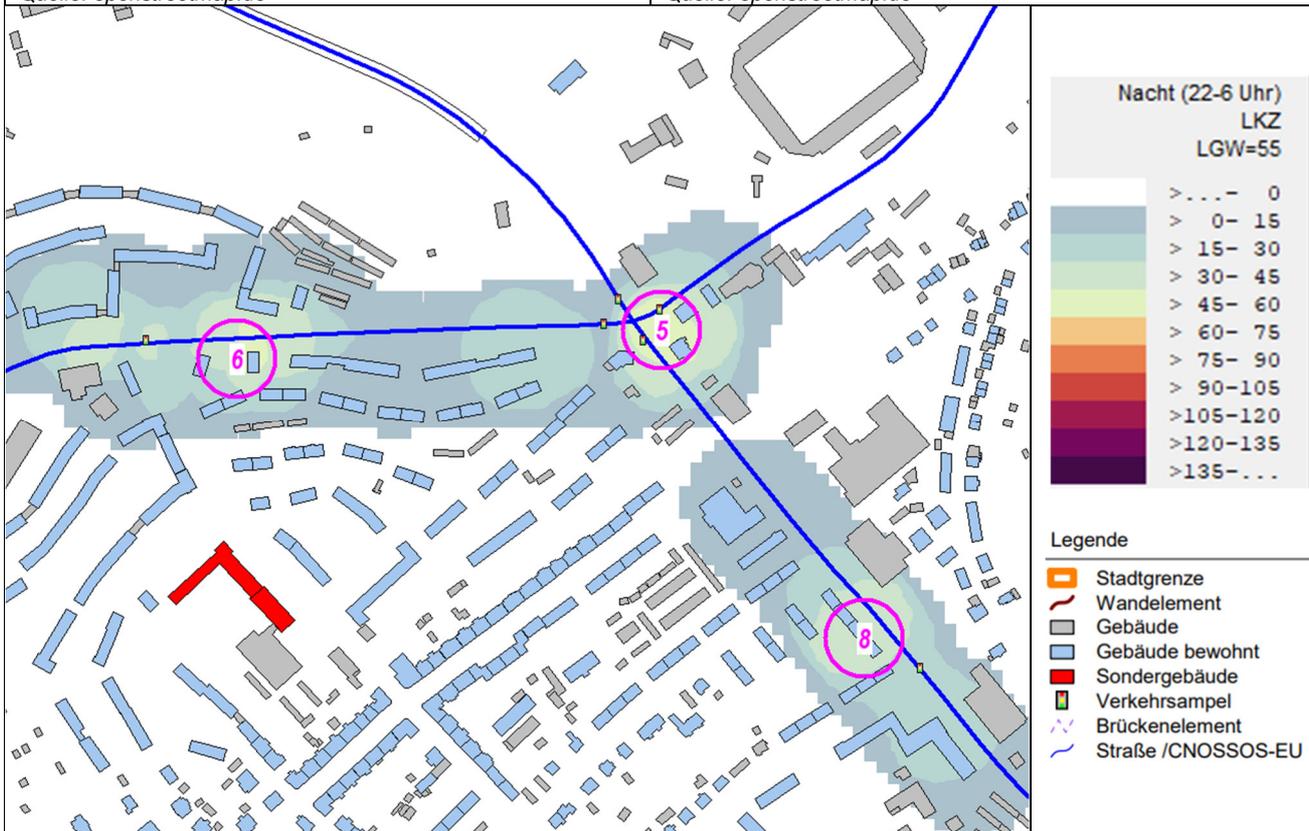
- Verortung im Stadtgebiet, Höhe Lärmkennziffern, Ausweisung von Teilbereichen
- Bilddokumentation
- Lärmkarten
 - Stand 2023 vs. 2017 (Berechnung nach RLS-19 vs. RLS-90)
- Beurteilung Entwicklung Lärmbelastung
- Diskussion Lärminderungsmaßnahmen

Verortung Löbnitzer Straße / Dr.-Otto-Nuschke-Straße mit Teilbereichen 1, 2 und 3



Verortung Straßen im Stadtgebiet
Quelle: openstreetmap.de

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



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

Bilddokumentation

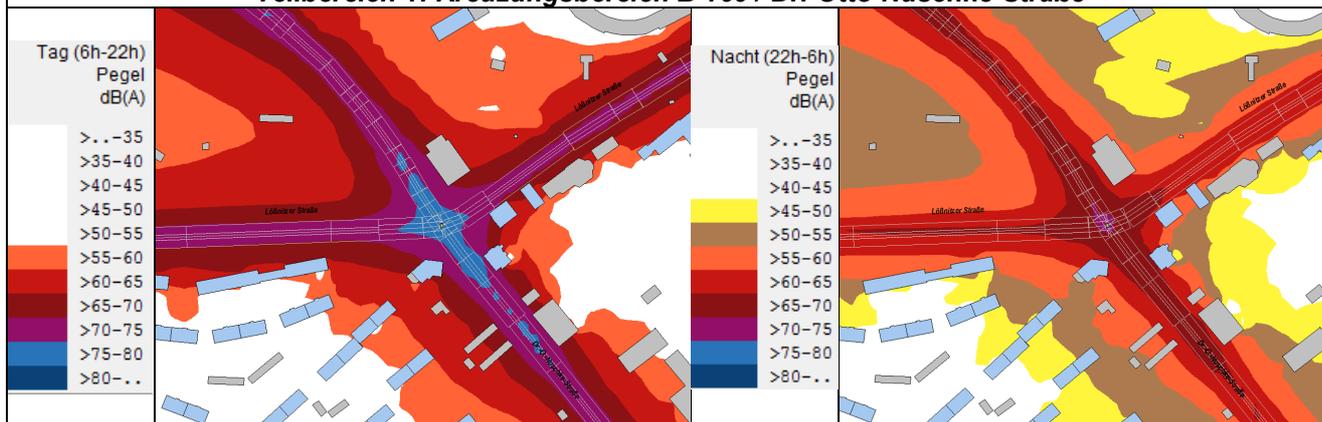
Teilbereich 1: Kreuzungsbereich B 169 / Dr.-Otto-Nuschke-Straße



Bebauung im Kreuzungsbereich aus Richtung Westen

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

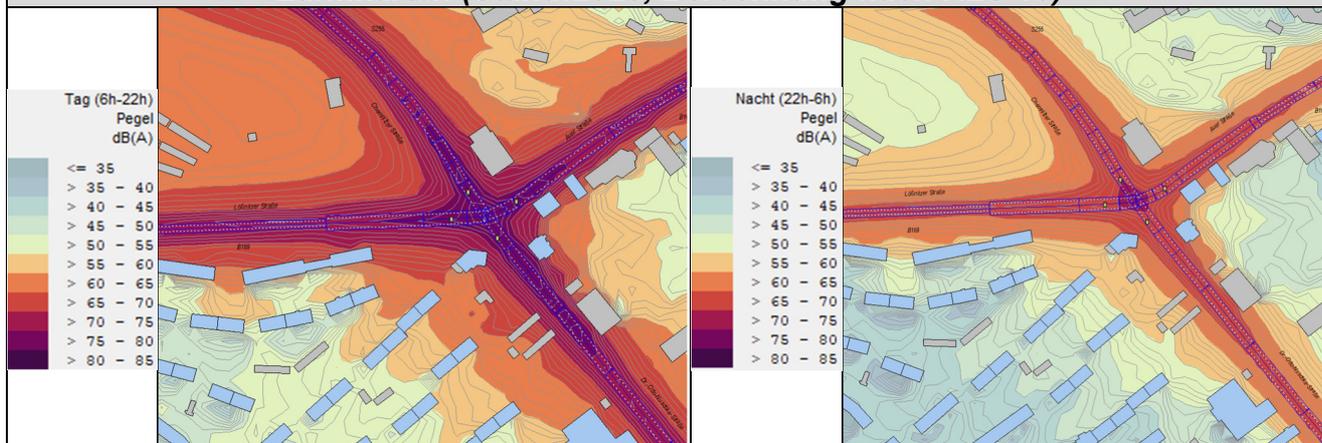
Teilbereich 1: Kreuzungsbereich B 169 / Dr.-Otto-Nuschke-Straße



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 Entwicklung der Lärmbelastung

Teilbereich 1: Kreuzungsbereich B 169 / Dr.-Otto-Nuschke-Straße

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 21 auf 51, Priorität: von 9 auf 5, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung und der Erhöhung der Verkehrszahlen
Art der Bebauung:	Südlich der B 169 (Löbnitzer Straße) , west- und östlich der S 255 (Dr.-Otto-Nuschke-Straße) Einzelbebauung, 3 – 4-geschossig
Nutzung gemäß FNP:	Beidseitig MI (Mischgebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn, jeweils mit zusätzlicher Abbiegespur (B 169 und S 255)
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	i.Allg. gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten
Entwicklung Verkehrsbelegung	<p>B 169: 15.500 / 11.700 Fahrzeuge/24h (westlicher / östlicher Teil) nach zentralen Verkehrszählungen 2015 mit Schwerlastanteilen von 3,9% / 4,9% bzw. 3,8% / 4,8% tagsüber / nachts</p> <p>16.160 / 12.176 Fahrzeuge/24h (westlicher / östlicher Teil) 2021 mit Schwerlastanteilen von 5,1% / 5,5% bzw. 5,5% / 6,3% tagsüber / nachts</p> <p>S 255: 13.900 Fahrzeuge/24h mit Schwerlastanteilen von 5,3% / 6,6% tagsüber / nachts 2015</p> <p>12.728 Fahrzeuge/24h mit Schwerlastanteilen von 7,7% / 8,7% tagsüber / nachts 2021</p>
Ruhender Verkehr:	Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen

Lärmbelastung			
Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 69-74 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 61-66 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 2-7 dB im gesamten Bereich, insbesondere nachts • Betroffene Bewohner: 3 (westliche Bebauung), 17 (östliche Bebauung) 	
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 72-75 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 65-67 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Mischgebiete von 6-8 dB im gesamten Bereich, vor allem nachts • Betroffene Bewohner: 3 (westliche Bebauung), 14 (östliche Bebauung) 	
Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen			
Teilbereich 1: Kreuzungsbereich B 169 / Dr.-Otto-Nuschke-Straße			
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 lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringerng durch nahe gelegene LSA (mit Brems- und Anfahrvorgängen), Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion

Bildokumentation

Teilbereich 2: Lößnitzer Straße



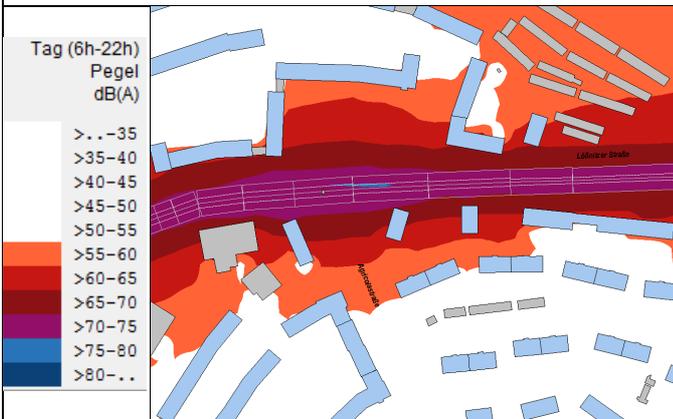
Südlich der B 169 gelegene Blockbebauung



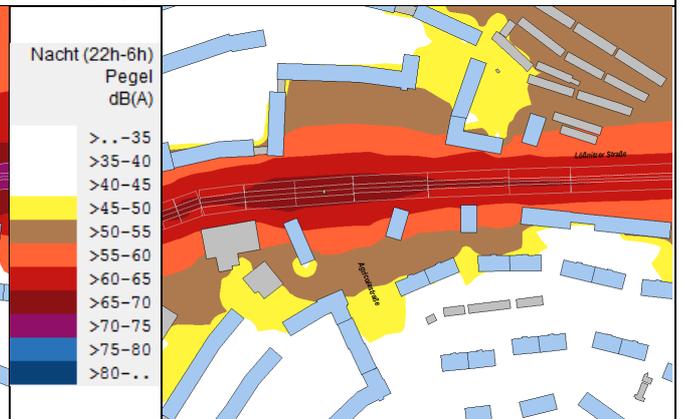
Bebauung im Bereich Einmündung Agricolastraße

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

Teilbereich 2: Lößnitzer Straße

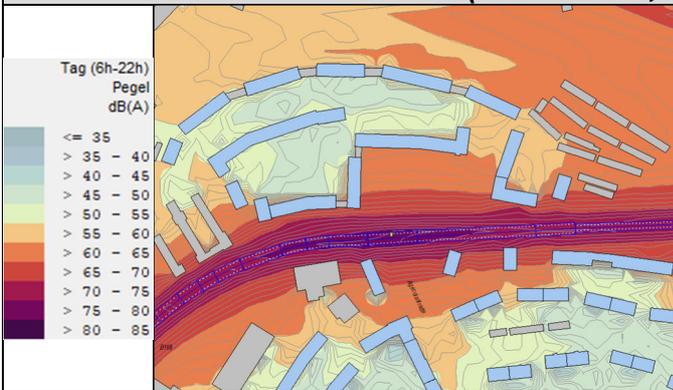


Beurteilungszeitraum Tag (06.00 -22.00 Uhr)

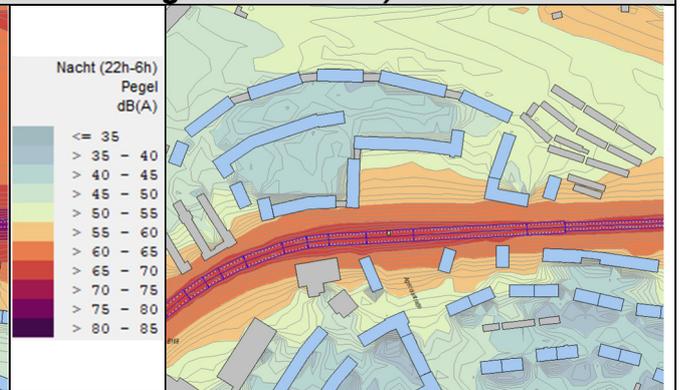


Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 -06.00 Uhr)

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: Lößnitzer Straße

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Prioritätsentwicklung der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet 2017/2023	LKZ = von 8 auf 49, Priorität: von 13 auf 6, Erhöhung LKZ geschuldet dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung, der Erhöhung der Betroffenenzahlen und der leichten Erhöhung der Verkehrszahlen
Art der Bebauung:	Blockbebauung an der Nordseite, 3-geschossig und an der Südseite, 3-geschossig
Nutzung gemäß FNP:	Nordseite: WA (Allgemeines Wohngebiet), Südseite: MI (Mischgebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn mit zusätzlicher Abbiegespur zur Agricolastraße
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge

Fahrbahnzustand:		gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten	
Entwicklung Verkehrsbelegung		15.500 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2015 mit Schwerlastanteilen von 3,9% / 4,9% tagsüber / nachts, 16.160 Fahrzeuge/24h mit Schwerlastanteilen von 5,1% / 5,5 tagsüber / nachts 2021	
Ruhender Verkehr:		Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
Lärmbelastung			
Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 66-70 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 59-63 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 0-2 dB im nördlichen Bereich (nur nachts) und für Mischgebiete von 1-4 dB im südlichen Bereich (nur nachts) • Betroffene Bewohner: 56 (nördliche Bebauung), 31 (südliche Bebauung) 	
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 67-72 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 60-65 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 1-3 dB im nördlichen Bereich und für Mischgebiete von 2-6 dB im südlichen Bereich • Betroffene Bewohner: 96 (nördliche Bebauung), 64 (südliche Bebauung) 	
Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen			
Teilbereich 2: Schneeberger Straße			
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 lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Effektverringerung durch nahe gelegene LSA (mit Brems- und Anfahrvorgängen), Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion

Bildokumentation

Teilbereich 3: Dr.-Otto-Nuschke-Straße



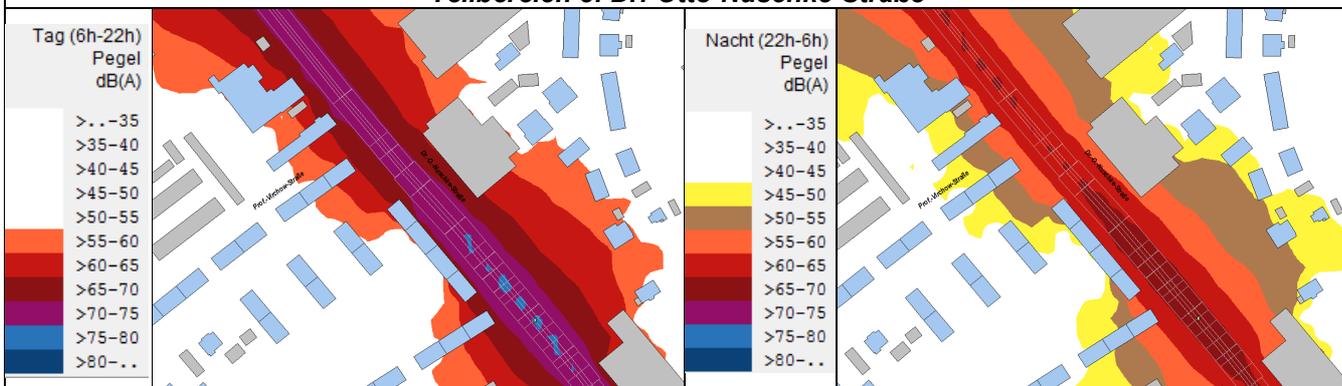
Bebauung im Bereich Prof.-Virchow-Straße



Bebauung südlich der Lindenstraße

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

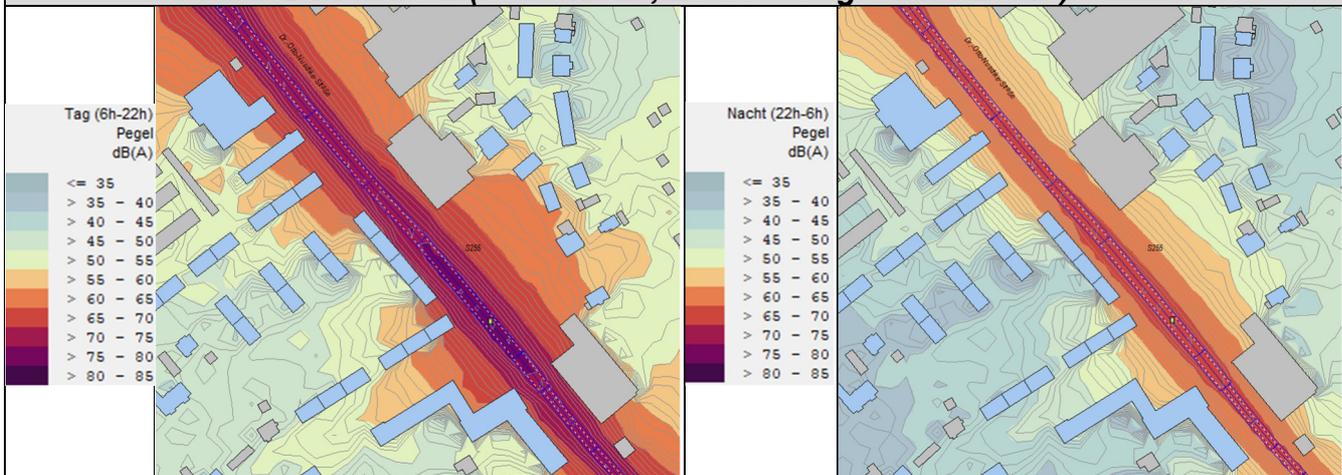
Teilbereich 3: Dr.-Otto-Nuschke-Straße



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: Dr.-Otto-Nuschke-Straße

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Priorität der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet	LKZ = von 18 auf 43, Priorität: von 10 auf 8, Erhöhung LKZ wegen geändertem Berechnungsverfahren
Art der Bebauung:	südwestlich Blockbebauung, 3-geschossig
Nutzung gemäß FNP:	Südlich Prof.-Virchow-Straße WA (Allgemeines Wohngebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge

Fahrbahnzustand:		Gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten	
Entwicklung Verkehrsbelegung		13.900 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2015 mit Schwerlastanteilen von 5,3% / 6,6% tagsüber / nachts, 12.728 KFZ/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 7,7% / 8,7% tagsüber / nachts	
Ruhender Verkehr:		Keine Stellflächen im Nebenbereich der Fahrbahnen	
Lärmbelastung			
Ergebnisse Kartierung 2017 (RLS-90):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 68-70 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 60-62 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Wohngebiete von 3-5 dB im gesamten Bereich, vor allem nachts • Betroffene Bewohner: 41 (südwestliche Bebauung direkt an der Straße) 	
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 69-71 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 61-63 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Kerngebiete von 3-6 dB im gesamten Bereich, vor allem nachts • Betroffene Bewohner: 36 (südwestliche Bebauung direkt an der Straße) 	
Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen			
Teilbereich 3: Dr.-Otto-Nuschke-Straße			
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, Effektminderung durch Straßensteigung bzw. Nähe LSA (mit Brems- und Anfahrvorgängen), Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion