

Steckbrief zur Lärmaktionsplanung:

Wettiner Straße (B 283)

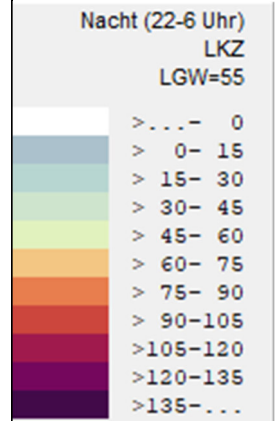
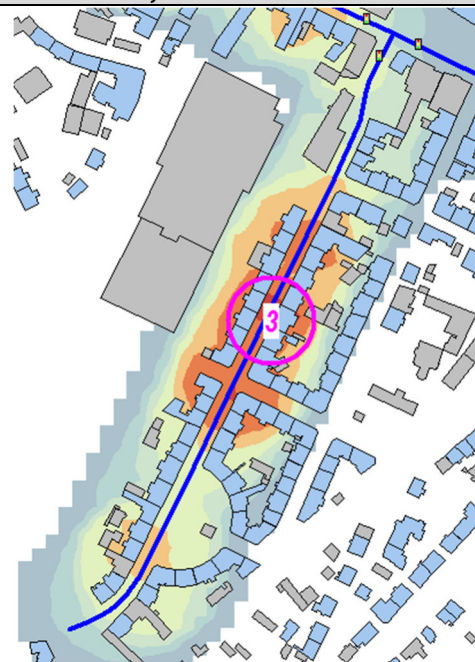
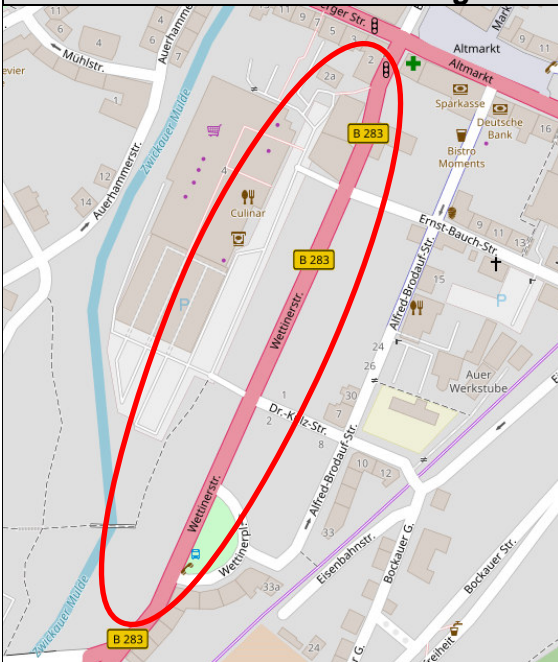
(Hot-Spot der Lärm-/Einwohnerbelastung Nr. 3)



Inhalt:

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

Verortung Wettiner Straße, Bilddokumentation



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

Verortung Wettiner Straße im Stadtgebiet
Quelle: openstreetmap.de

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

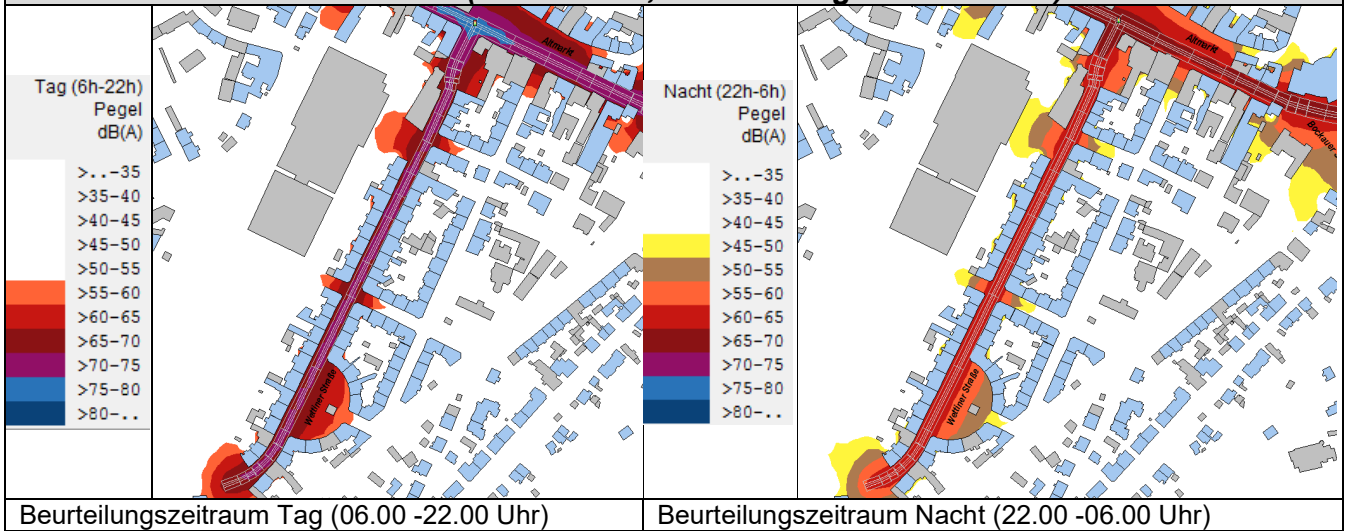
Bilddokumentation



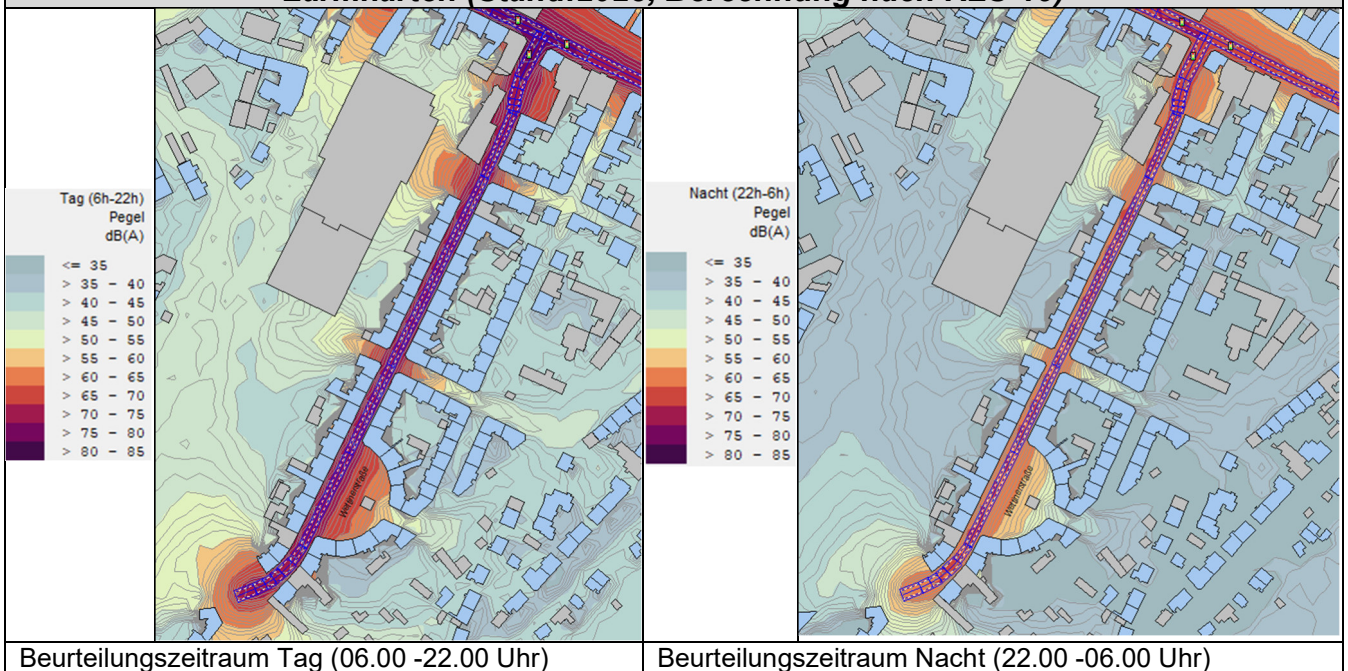
Bebauung nördlich der Dr.-Külz-Straße

Bebauung am Wettiner Platz

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



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



Beurteilung der Entwicklung Lärmbelastung

Allgemeine Angaben

Höhe Lärmkennziffer LKZ, Priorität der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet	LKZ = von 83 auf 93, Priorität: von 5 auf 3, Erhöhung LKZ geschuldet der Erhöhung der Verkehrslasten, der Erhöhung der Anwohnerzahlen und dem Berechnungsverfahren zur Einwohnerbelastung
Art der Bebauung:	Beidseitig geschlossener Blockrand mit Baulücken, 3 – 5-geschossige Bebauung
Nutzung gemäß FNP:	Im Westen nördlich der Dr.-Külz-Straße und im Osten nördlich der E.-Bauch-Straße MK (Kerngebiet), ansonsten beidseitig MI (Mischgebiet)
Fahrbahnaufteilung:	Je eine Richtungsfahrbahn
Zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h tagsüber und nachts für alle Fahrzeuge
Fahrbahnzustand:	In Richtung Süden gut, ohne erkennbare Unstetigkeiten, in Richtung Norden nördlich Dr.-Külz-Straße Fahrbahnebenheiten mit Einbrüchen an der östlichen Fahrspur und damit Pegelüberhöhungen durch Sekundäreffekte bei Überfahrten

Entwicklung Verkehrsbelegung		10.200 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2015 mit Schwerlastanteilen von 3,1% / 3,9% tagsüber / nachts 11.560 Fahrzeuge/24h nach zentralen Verkehrszählungen 2021 mit Schwerlastanteilen von 3,9% / 4,9% tagsüber / nachts	
Ruhender Verkehr:		Stellflächen im westlichen Nebenbereich der Fahrbahnen (durchgängig)	
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 Kern- bzw. Mischgebiete von 1-3 dB im gesamten Bereich • Betroffene Bewohner: 150 (westliche Bebauung), 148 (östliche Bebauung) 	
Ergebnisse Kartierung 2023 (RLS-19):		<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilungspegel tagsüber: 70-72 dB(A) • Beurteilungspegel nachts: 63-65 dB(A) • Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLärmSchR97 (2010 um 3 dB abgesenkt) für Kern- bzw. Mischgebiete von 4-6 dB im gesamten Bereich • Betroffene Bewohner: 163 (westliche Bebauung), 181 (östliche 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, 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	Handlungserfordernis im Bereich östliche Fahrspur nördlich der Dr.-Külz-Straße, Diskussion
	3.2	Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge	Effekte: Verbesserungen um bis 4 dB bei z.B. LOAxD-Asphalten, jedoch keine Regelbauweise, Verminderung der Effekte im Bereich der LSA am Altmarkt, Diskussion
	3.3	Umgestaltung/Begrünung Straßenraum	Großgrün an Einmündungen, geringe lärmtechnische Effekte
Weitere	4		Diskussion