

Ergebnisse schalltechnischer Untersuchung

Planfeststellung

St 2320

**Ausbau nördlich Untergriesbach
(Leizesberg)**

Bau-km 0+000 – Bau-km 1+550

Abschnitt 140: Station 3,200 – Station 1,488

<p>Aufgestellt: Passau, den 29.11.2019 Staatliches Bauamt</p>  <p>B. Wufka Bauberrat</p>	

ERGEBNISSE SCHALLTECHNISCHER UNTERSUCHUNGEN

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINE ANGABEN	3
	BERECHNUNGSGRUNDLAGEN - ÜBERSICHT.....	4
2	VERKEHRSELASTUNG	5
3	BEURTEILUNG DER LÄRMSITUATION	5
	ERGEBNISSE DER SCHALLTECHNISCHEN BERECHNUNGEN	6

1 ALLGEMEINE ANGABEN

<u>Rechtsgrundlagen:</u>	<ul style="list-style-type: none">- Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 41 bis 43 BImSchG)- Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)- Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90)
<u>Berechnungsverfahren:</u>	Teilstück-Verfahren nach RLS-90
<u>Software:</u>	Cadna/A (Version 4.2)
<u>Prognosejahr:</u>	2030
<u>Verkehrserhebung 2013:</u>	DTV ₂₀₁₃ = 4.300 / 4.500 / 4.700 Kfz/Tag
<u>Prognoseverkehr:</u>	DTV ₂₀₃₀ = 4.400 / 4.500 / 4.800 Kfz/Tag
	maßgebende stündliche Verkehrsstärken: M _{Tag} ≈ 255 / 265 / 275 Kfz/h M _{Nacht} ≈ 40 / 45 / 50 Kfz/h
<u>Lkw-Anteil p:</u>	folgende Lkw-Anteile wurden in Ansatz gebracht: p _{Tag} = 11 % p _{Nacht} = 6 %
<u>Zul. Geschwindigkeit:</u>	Innerhalb des Umbaubereiches der St 2320 werden für den Bestand die teilweise bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen (80-km/h) und für den Ausbau eine zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h berücksichtigt.
<u>Reflexionen:</u>	Reflexionen 1. Ordnung wurden berücksichtigt.

BERECHNUNGSGRUNDLAGEN - ÜBERSICHT

Bezeichnung	Lme		Zählzeiten		genaue Zählzeiten				zul. Geschw.		RQ	Straßen- oberfläche Dstro	mittl. Steig.	Mehrfach- reflexion Drefl
	Tag	Nacht	DTV	Str.	M _{Tag}	M _{Nacht}	P _t	P _n	Pkw	Lkw				
St 2320	(dBA)	(dBA)	(Kfz/Tag)	gatt.	(Kfz/h)	(Kfz/h)	(%)	(%)	(km/h)	(km/h)		(dB)	(%)	(dB)
Bestand														
Schaibing bis Ziering	64,1	55,0	4.400	L	255	40	11	6	100	80	RQ 9,0	0,0	0,8	0,0
Ziering bis Leizesberg	63,3/64,3	54,1/55,5	4.600	L	265	45	11	6	100/80	80	RQ 9,0	0,0	0,8	0,0
Leizesberg bis Kropfmühl	64,4	56,0	4.800	L	275	50	11	6	100	80	RQ 9,0	0,0	0,8	0,0
Planung														
Schaibing bis Ziering	64,1	55,0	4.400	L	255	40	11	6	100	80	RQ 9,5	0,0	0,9	0,0
Ziering bis Leizesberg	64,3	55,5	4.600	L	265	45	11	6	100	80	RQ 9,5	0,0	0,9	0,0
Leizesberg bis Kropfmühl	64,4	56,0	4.800	L	275	50	11	6	100	80	RQ 9,5	0,0	0,9	0,0

Tabelle 1: Berechnungsgrundlagen

2 VERKEHRSELASTUNG

Die für die Lärmberechnung verwendeten Verkehrszähl­daten stammen aus einer 2013 durchgeführten Verkehrsuntersuchung.

Der Ermittlung der Verkehrsmengen liegt dabei eine an­gesetzte allgemeine Verkehrszunahme von 5,0 % (gemäß den Ansätzen „des Handbuches zur Bemessung von Straßenverkehrs­anlagen – HBS 2001 - Ausgabe 2009“) zugrunde.

3 BEURTEILUNG DER LÄRMSITUATION

Da es sich bei der vorliegenden Maßnahme um einen bestandsorientierten Ausbau handelt und die bestehende Trasse nicht auf längerer Strecke verlassen wird, ist bei sämtlichen Wohngebäuden gemäß § 1 der 16. BImSchV von einer Änderung auszugehen. Es ist somit zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV vorliegt:

Nach dem Ergebnis der Lärmberechnung liegt zwar gem. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ein erheblicher baulicher Eingriff vor, eine wesentliche Änderung des Verkehrslärms im Sinne des § 1 Abs. 2 jedoch nicht, da die Beurteilungspegel an den 14 untersuchten Immissionspunkten (siehe Unterlage 11.2) weder um 3 dB(A) noch auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht werden. Des Weiteren wird kein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht.

Eine Lärmvorsorgepflicht besteht daher nicht.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Beurteilungspegel, die sich im Jahre 2030 durch den Ausbau der St 2320 sowie ohne Ausbau einstellen, angegeben. Des Weiteren ist die Differenz zwischen beiden Beurteilungspegeln angegeben.

Hinweise zur Ergebnistabelle:

- Der Korrekturwert D_{StrO} von -2,0 dB(A) wurde, auf der sicheren Seite liegend, dabei nicht in Ansatz gebracht. Demnach entsteht keine Lärmvorsorgepflicht.

ERGEBNISSE DER SCHALLTECHNISCHEN BERECHNUNGEN

Berechnungs- punkt	Nutz- ung	Stock- werk	Himmels- richtung	Immissions- grenzwert		rel. Straßenachse				Beurteilungs- pegel mit Ausbau		Beurteilungs- pegel ohne Ausbau		Veränderung		Anwendungs- bereich nach § 1 16. BImSchV
				tags	nachts	Station	Abstand mit Ausbau	Abstand ohne Ausbau	Höhendiff.	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	
				dB (A)	dB (A)	m	m	m	m	dB (A)	dB (A)	dB (A)	dB (A)	dB (A)	dB (A)	
IO 1 Marterlweg 6	MI	EG	Ost	64	54	76	106,02	106,02	3,01	52,0	43,0	51,9	42,8	0,1	0,2	keine wesentl. Änderung
		OG	Ost	64	54	76	106,02	106,02	6,01	52,4	43,4	52,3	43,3	0,1	0,1	
		EG	Süd	64	54	73	105,97	105,97	2,91	48,8	39,7	48,8	39,7	0,0	0,0	
		OG	Süd	64	54	73	105,97	105,97	5,91	49,4	40,4	49,5	40,4	-0,1	0,0	
IO 2 Marterlweg 8	MI	EG	Ost	64	54	168	109,69	109,75	6,42	53,0	44,0	52,7	43,7	0,3	0,3	keine wesentl. Änderung
		OG	Ost	64	54	168	109,69	109,75	9,42	53,6	44,5	53,4	44,3	0,2	0,2	
IO 3 Büchlweg 1	MI	EG	Ost	64	54	219	114,87	114,93	8,49	52,5	43,5	52,4	43,3	0,1	0,2	keine wesentl. Änderung
		OG	Ost	64	54	219	114,87	114,93	11,49	53,1	44,1	52,9	43,9	0,2	0,2	
IO 4 Mühlweg 6	MI	EG	Ost	64	54	278	129,81	129,88	13,78	51,5	42,6	51,4	42,3	0,1	0,3	keine wesentl. Änderung
		OG	Ost	64	54	278	129,81	129,88	16,78	52,1	43,2	51,9	42,9	0,2	0,3	
		EG	Süd	64	54	271	134,71	134,78	13,41	50,3	41,4	50,3	41,2	0,0	0,2	
		OG	Süd	64	54	271	134,71	134,78	16,41	51,0	42,0	50,8	41,7	0,2	0,3	
IO 5 Kühweg 6	WA	EG	Ost	59	49	886	116,4	109,25	12,83	51,6	42,9	53,1	44,4	-1,5	-1,5	keine wesentl. Änderung
		OG	Ost	59	49	886	116,4	109,25	15,83	52,7	44,0	53,9	45,1	-1,2	-1,1	
IO 6 Hauptstr 3	WA	EG	Ost	59	49	959	64,47	52,77	9,82	57,4	48,6	58,7	49,9	-1,3	-1,3	keine wesentl. Änderung
		OG	Ost	59	49	959	64,47	52,77	12,82	58,4	49,7	59,8	51,1	-1,4	-1,4	

Berechnungs- punkt	Nutz- ung	Stock- werk	Himmels- richtung	Immissions- grenzwert		rel. Straßenachse				Beurteilungs- pegel mit Ausbau		Beurteilungs- pegel ohne Ausbau		Veränderung		Anwendungs- bereich nach § 1 16. BImSchV
				tags dB (A)	nachts dB (A)	Station m	Abstand mit Ausbau m	Abstand ohne Ausbau m	Höhendiff. m	tags dB (A)	nachts dB (A)	tags dB (A)	nachts dB (A)	tags dB (A)	nachts dB (A)	
IO 7 Hauptstr 5	WA	EG	Ost	59	49	1056	106,82	59,47	7,39	50,0	41,4	55,9	47,3	-5,9	-5,9	keine wesentl. Änderung
		OG	Ost	59	49	1056	106,82	59,47	10,39	50,9	42,2	56,7	48,0	-5,8	-5,8	
IO 8 Graphitweg 3	MI	EG	Süd	64	54	1610	130,25	112,95	-0,57	48,1	39,6	49,1	40,6	-1,0	-1,0	keine wesentl. Änderung
		OG	Süd	64	54	1610	130,25	112,95	2,43	48,4	39,9	49,4	40,9	-1,0	-1,0	
		EG	West	64	54	1610	130,34	112,94	-0,62	48,1	39,6	49,0	40,6	-0,9	-1,0	
		OG	West	64	54	1610	130,34	112,94	2,38	48,3	39,9	49,3	40,9	-1,0	-1,0	
IO 9 Kinderheim 1	MI	EG	Süd	64	54	1610	92,24	76,62	3,1	50,4	41,9	51,6	43,1	-1,2	-1,2	keine wesentl. Änderung
		OG	Süd	64	54	1610	92,24	76,62	6,1	50,8	42,3	52,1	43,6	-1,3	-1,3	
IO 10 Kinderheim 5	MI	EG	Süd	64	54	1610	93,88	82,81	3,62	50,8	42,3	51,8	43,3	-1,0	-1,0	keine wesentl. Änderung
		OG	Süd	64	54	1610	93,88	82,81	6,62	51,1	42,7	52,2	43,7	-1,1	-1,0	
IO 11 Kinderheim 7	MI	EG	Süd	64	54	1610	107,81	104,47	3,16	51,0	42,6	51,7	43,2	-0,7	-0,6	keine wesentl. Änderung
		OG	Süd	64	54	1610	107,81	104,47	6,16	51,4	42,9	52,1	43,6	-0,7	-0,7	
IO 12 Kinderheim 9	MI	EG	Süd	64	54	1610	115,49	114,95	2,4	51,1	42,7	51,7	43,2	-0,6	-0,5	keine wesentl. Änderung
		OG	Süd	64	54	1610	115,49	114,95	5,4	51,5	43,1	52,0	43,6	-0,5	-0,5	

Berechnungs- punkt	Nutz- ung	Stock- werk	Himmels- richtung	Immissions- grenzwert		rel. Straßenachse				Beurteilungs- pegel mit Ausbau		Beurteilungs- pegel ohne Ausbau		Veränderung		Anwendungs- bereich nach § 1 16. BImSchV
				tags dB (A)	nachts dB (A)	Station m	Abstand mit Ausbau m	Abstand ohne Ausbau m	Höhendiff. m	tags dB (A)	nachts dB (A)	tags dB (A)	nachts dB (A)	tags dB (A)	nachts dB (A)	
IO 13 Gsteinert 5	WA	EG	Süd	59	49	938	89,19	80,19	13,26	53,3	44,5	54,8	46,1	-1,5	-1,6	keine wesentl. Änderung
		OG	Süd	59	49	938	89,19	80,19	16,26	54,0	45,2	55,5	46,7	-1,5	-1,5	
		EG	Ost	59	49	941	88,74	79,94	13,12	52,8	44,1	55,3	46,5	-2,5	-2,4	
		OG	Ost	59	49	941	88,74	79,94	16,12	53,3	44,6	55,8	47,1	-2,5	-2,5	
IO 14 Gsteinert 3	WA	EG	Ost	59	49	969	114,85	95,97	12,59	51,4	42,7	53,4	44,7	-2,0	-2,0	keine wesentl. Änderung
		OG	Ost	59	49	969	114,85	95,97	15,59	52,4	43,7	54,6	45,9	-2,2	-2,2	

Tabelle 2: Ergebnisse