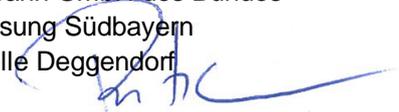
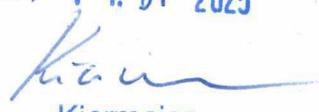


Unterlage 17.1.1

Straßenbauverwaltung	Die Autobahn GmbH des Bundes
Straße: Bundesautobahn A 3	Station: Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711
BAB A 3 Nürnberg – Passau, 6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg	
PSP_Element:	B01S.ABA90370.00

Feststellungsentwurf

TEIL C Untersuchungen
- Schalltechnische Untersuchung -

<p>Aufgestellt: 15.03.2022 Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern Außenstelle Deggendorf</p>  <p>Pritscher, Leiter der Außenstelle</p>	<p>Festgestellt gem. § 17 FStrG durch Beschluss vom <u>14.01.2025</u> Nr. <u>32-4354.B3.1-1-2/A3</u></p> <p>Regierung von Niederbayern Landshut, <u>14.01.2025</u></p>  <p>Kiermaier Regierungsdirektor</p>

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
2.1.	Allgemeines	4
2.2.	Rechtliche Beurteilung der Baumaßnahme.....	5
3.	Technische Grundlagen	6
4.	Verkehrsdaten, Emissionspegel, Bebauung	7
4.1.	Verkehrsdaten	7
4.2.	Bebauungen, Nutzungsarten	8
5.	Verkehrslärmimmissionen ohne Lärmschutz (Beurteilung)	9
6.	Lärmschutzmaßnahmen	12
7.	Passive Lärmschutzmaßnahmen	20
8.	Zusammenfassung	20

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

1. Allgemeines

Die Bundesautobahn (BAB) A 3 Nürnberg – Passau ist bereits heute stark belastet. Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Wirtschaftsstandorte treten durch die Überlagerung von Fern- und Regionalverkehr in den Spitzenstunden bereits heute kapazitätsbedingte Behinderungen des Straßenverkehrs auf. Mit dem 6-streifigen Ausbau im vorliegenden Streckenabschnitt soll die Leistungsfähigkeit der BAB A 3 den verkehrlichen Anforderungen angepasst werden.

Die vorliegende Baumaßnahme umfasst den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Deggendorf und der Anschlussstelle (AS) Hengersberg. Das Bauvorhaben verläuft auf einer Länge von ca. 10,7 km von Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711 zu einem großen Teil unmittelbar entlang der Donau.

Ziel dieser Untersuchung ist es, die Baumaßnahme auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Grenzwert der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) zu beurteilen und die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen zu dimensionieren.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

2. Rechtliche Grundlagen

2.1. Allgemeines

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderungen von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV.

Gemäß 16. BImSchV gilt:

Wesentliche Änderung

Eine Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Immissionsgrenzwerte

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	
	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	
	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	
	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4.	in Gewerbegebieten	
	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Die Art der Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

2.2. Rechtliche Beurteilung der Baumaßnahme

Mit dem Vorhaben wird die bestehende 4-streifige BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg um zwei durchgehende Fahrstreifen erweitert. Gem. 16. BImSchV handelt es sich beim Anbau durchgehender Fahrstreifen um eine wesentliche Änderung. Lärmvorsorgemaßnahmen nach § 41 ff BImSchG sind daher erforderlich, wenn Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte des § 2 (1) der 16. BImSchV festgestellt werden.

Die baulichen Änderungen an den kreuzenden Straßen führen zu keinen spürbaren Steigerungen der Belästigungen durch Verkehrslärm an den vorhandenen Wohngebäuden. Sie stellen keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar und werden bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

3. Technische Grundlagen

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen sind gem. § 3 der 16. BIm-SchV grundsätzlich zu berechnen. Die Berechnung der Schallemissionen und Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr erfolgt nach der RLS-19. Es werden getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum die Beurteilungspegel ermittelt.

Der Umfang der vorliegenden Baumaßnahme ist durch den Ausbau der BAB A 3, sowie die daraus resultierenden Anpassungen des AK Deggendorf sowie der AS Hengersberg definiert. Zur Bestimmung der zu betrachtenden Straßenabschnitte wurde die VLärmSchR 97 herangezogen.

Die Berechnung der Emission- und Immissionspegel wurde unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms Soundplan (8.2, Update 27.09.2021) durchgeführt.

Die Schallimmissionen in der Nachbarschaft der BAB A 3 wurden getrennt für den Tag- und Nachtzeitraum an insgesamt 1171 repräsentativen Gebäuden berechnet. Die Lage der Gebäude ist den Lageplänen zum Lärmschutz zu entnehmen (Unterlagen 7.1 und 7.2).

Zur besseren Lokalisierbarkeit der einzelnen Immissionspunkte wurde an die 1. Stelle der Bezeichnung ein kennzeichnender Buchstabe für die jeweiligen Gemeinden gestellt.

- F Fischerdorf
- FH Freihafen Deggendorf
- D Deggendorf
- DA Deggenau
- HM Halbmeile
- M Moos
- B Burgstall
- S Seebach
- E Ellenbach
- N Niederalteich
- H Hengersberg
- A Altenufer

Die dokumentierten Immissionspunkte stellen einen Überblick über die zu erwartenden Schallimmissionen dar. Die maßgeblichen Höhen der Gebäude wurden aus Vermessungsdaten gewonnen.

Alle Berechnungen erfolgten unter Berücksichtigung vorhandener Schallpegel mindernder Hindernisse (Geländeerhebungen und –kanten) auf dem Ausbreitungsweg, sowie unter Berücksichtigung vorhandener Baukörper. Zudem wurden die 1. und 2. Reflexion des Schalls an den Lärmschutzwänden, Widerlagern und Baukörperfassaden erfasst.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4. Verkehrsdaten, Emissionspegel, Bebauung

4.1. Verkehrsdaten

Die Berechnung der Schallemissionen im gesamten Untersuchungsgebiet erfolgt für den Prognosehorizont im Jahr 2035 (Prognose 2035).

Die Verkehrsmengenbelastungen auf der BAB A 3 sind der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22) zu entnehmen. Die schalltechnisch relevanten Verkehrsmengenbelastungen werden nachfolgend zusammengefasst:

Verkehrsstärken im Querschnitt Prognose 2035													
Abschnitt				Änderung		Werte zur Schallberechnung							
TKZST-Nr.	Straße	von	bis	Entwicklungs-	Änderung	Tag				Nacht			
						klungs-	Lkw-Anteil	Pkw	Krad	I-Lkw	s-Lkw	Pkw	Krad
71439093	A 3	AS Metten (109)	AK Deggendorf (A 92)	1,124	1,214	1713	10	116	489	471	3	80	249
71439078	A 3	AK Deggendorf (A 92)	AS Hengersberg (111)	1,124	1,214	2710	14	140	629	621	3	104	312
72449079	A 3	AS Hengersberg (111)	AS Iggenbach (112)	1,124	1,214	2367	12	124	587	532	3	92	295

Verkehrsstärken je Richtungsfahrbahn Prognose 2035													
Abschnitt				Änderung		Werte zur Schallberechnung pro Fahrtrichtung							
TKZST-Nr.	Straße	von	bis	Entwicklungs-	Änderung	Tag				Nacht			
						klungs-	Lkw-Anteil	Pkw	Krad	I-Lkw	s-Lkw	Pkw	Krad
71439093	A 3	AS Metten (109)	AK Deggendorf (A 92)	1,124	1,214	857	5,2	58	245	235	1,4	40	124
71439078	A 3	AK Deggendorf (A 92)	AS Hengersberg (111)	1,124	1,214	1355	6,8	70	314	310	1,6	52	156
72449079	A 3	AS Hengersberg (111)	AS Iggenbach (112)	1,124	1,214	1184	5,9	62	294	266	1,3	46	147

Die angesetzten Geschwindigkeiten betragen 130 km/h für Pkw und 90 km/h für Lkw.

Alle Straßendeckschichtkorrekturwerte für den Bestand sind gemäß RLS-19 mit 0 dB(A) angesetzt. Dieser Zuschlag gilt für nicht geriffelten Gussasphalt, der bei einer Sanierung der BAB A 3 eingebaut würde.

Als erste Lärmschutzmaßnahme ist eine Asphaltdecke aus DSH-V 5 für die gesamte Ausbaustrecke vorgesehen. Für den Neubau sind daher Straßendeckschichtkorrekturwerte von - 2,8 dB(A) für Pkw und - 2,3 dB(A) für Lkw angesetzt. Dieser Zuschlag gilt für dünne Asphaltdeckschichten in Heißeinbau auf Versiegelung aus DSH-V 5 und Geschwindigkeiten über 60 km/h.

Steigungen werden aus dem digitalen Geländemodell, welches allen hier vorliegenden Lärmberechnungen zugrunde liegt, für die einzelnen Streckenabschnitte automatisch entnommen und die zugehörigen Zuschläge für Steigungen (DStg) automatisch vergeben.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.2. Bebauungen, Nutzungsarten

Im Abschnitt vom AK Deggendorf bis zur Donau befindet sich links der BAB A 3 (nördlich) Fischerdorf. Von Bau-km 0+250 bis ca. Bau-km 0+850 befindet sich ein Gewerbegebiet, an welches ein Mischgebiet und ein Wohngebiet anschließen. Links der BAB A 3 (südlich) befinden sich im Einflussbereich der BAB A 3 an der Altholzstraße einzelne Wohnhäuser. Für diese gelten die Lärmgrenzwerte für Außenbereich.

Am Widerlager Ost der Donaubrücke grenzt links der BAB A 3 der Freihafen Deggendorf an. Weiter nördlich befinden sich noch im Einflussbereich der BAB A 3 ein Gewerbe-, ein Misch- und ein Wohngebiet.

Von ca. Bau-km 3+250 bis ca. Bau-km 3+650 befinden sich links der BAB A 3 entlang der St 2125, Hengersberger Straße einzelne Gebäude. Für diese gelten die Lärmgrenzwerte für Außenbereich.

Zwischen ca. Bau-km 4+250 und Burgstall (Bau-km 4+850) befinden sich einzelne Gebäude nördlich der St 2125, Hengersberger Straße, sowie der Weiler / die Klostersiedlung Halbmeile bei Bau-km 4+650. Diese Siedlung liegt zwischen der BAB A 3 und der St 2125. Auch für diesen Bereich gelten die Lärmgrenzwerte für Außenbereich.

Im Bereich Burgstall sind ein Wohngebiet und Teile eines Gewerbegebietes im Einflussbereich der BAB A 3 gelegen.

Im nachfolgenden Seebach, bei Bau-km 5+650 sind ein Mischgebiet und Gewerbegebiete betroffen.

Zwischen Burgstall und Seebach nördlich der St 2125 befinden sich bei Bau-km 5+450 einzelne Gebäude. Für diese gelten die Lärmgrenzwerte für Außenbereich.

Von Bau-km 9+200 bis zum Bauende erstreckt sich links der BAB A 3 der Markt Hengersberg. Hier sind Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete sowie ein Sondergebiet (derzeit nicht bebaut) betroffen.

Rechts der BAB A 3 (südlich) sind bis ca. Bau-km 7+800 keine Bebauung im Einflussbereich der BAB A 3 anzutreffen. Ab Bau-km 7+800 bis zum Bauende sind rechts der BAB A 3 Wohngebiete und ein Gewerbegebiet der Gemeinde Niederalteich, ein Wohn- und ein Gewerbegebiet des Marktes Hengersberg gelegen.

5. Verkehrslärmimmissionen ohne Lärmschutz (Beurteilung)

Fischerdorf:

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Fischerdorf im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 95 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 8,9 dB(A).

An 18 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 3,2 dB(A).

Deggendorf:

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Deggendorf im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 83 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 3,1 dB(A).

Deggenau:

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Deggenau im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 10 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 9,1 dB(A).

An 7 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 3,5 dB(A).

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Halbmeile, Burgstall und Seebach:

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Halbmeile, Burgstall und Seebach im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 71 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 9,9 dB(A).

An 37 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 4,2 dB(A).

Hengersberg:

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Hengersberg im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 359 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 12,9 dB(A).

An 64 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 7,2 dB(A).

Niederalteich:

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Niederalteich im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 177 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 7,9 dB(A).

An 59 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 2,2 dB(A).

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Altenufer:

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Altenufer im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 55 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 5,3 dB(A).

6. Lärmschutzmaßnahmen

Allgemeines

Überschreiten die Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte, so sind aktive Lärmschutzmaßnahmen und/oder passive Lärmschutzmaßnahme vorzusehen.

Die Lärmschutzanlagen wurden so dimensioniert, dass die Grenzwerte der Lärmvorsorge am Tag bei allen Wohn- und Mischgebieten entlang des Ausbauabschnittes der BAB A 3 eingehalten werden. Auch die Grenzwerte der Lärmvorsorge in der Nacht sollen - soweit wirtschaftlich vertretbar - eingehalten werden. In Bereichen, in denen der Aufwand für den aktiven Lärmschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würde, sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen gingen u. a. folgende Kriterien ein:

- Anzahl der Betroffenen und der Grad der Betroffenheit
- Das Nutzen/Kosten-Verhältnis der aktiven Lärmschutzmaßnahme
- Die schalltechnische Wirksamkeit (Pegelminderung) der aktiven Lärmschutzmaßnahme
- Die vorhandene Vorbelastung
- Stellungnahmen im Zuge der Bauleitplanung
- Einfluss auf das Landschaftsbild
- Technische Machbarkeit
- Sonstige Verbesserungen

Fahrbahnbelag

Offenporige Asphaltbeläge sollen nur in Ausnahmefällen eingeplant werden, wenn dadurch Lärmschutzanlagen mit unververtretbaren Höhen vermieden werden können. Diese Beläge müssten im gesamten Ausbauabschnitt einheitlich angewandt werden, führen zu einem wesentlich höheren Aufwand im Unterhalt und haben auch eine deutlich kürzere Lebensdauer. Dies führt dazu, dass bei diesen Belägen die Kosten in keinem Verhältnis zum Schutzzweck stehen und deren Verwendung daher nicht geplant ist.

Als erste Lärmschutzmaßnahme ist trotz der hohen LKW-Belastung der Einbau einer dünnen Asphaltdeckschicht in Heißeinbau (= DSH-V 5) vorgesehen. Der Einbau dieses Belages ergibt mit $D_{SD,SDT,FzG}(v) = -2,8 \text{ dB(A)}$ für Pkw und $-2,3 \text{ dB(A)}$ für Lkw.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Lärmschutzwand/Lärmschutzwall

Nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 24/2016 sind bei Lärmschutzwänden auf Bauwerken, deren Zugänglichkeit von außen oder unten nicht ohne weiteres gegeben ist, ab einer Höhe von über 5,0 m besondere Maßnahmen zu berücksichtigen, die eine störungsfreie Prüfung nach DIN 1076 ermöglichen. Diese Vorgabe führt dazu, dass bei Lärmschutzwänden auf Bauwerken mit einer Höhe über 5,0 m die Kosten sprunghaft ansteigen.

Dies gilt auch für Lärmschutzwände auf Dämmen mit einer Höhe von über 6,0 m. Da darüber hinaus Lärmschutzwände mit einer Höhe von über 6,0 m nur sehr schwer in die Landschaft eingebunden werden können, wurden auf Dämmen keine Lärmschutzwände mit einer Höhe von über 6,0 m verwendet.

Lärmschutzwälle sind insgesamt günstiger wie Lärmschutzwände und können in der Regel auch besser in die Landschaft integriert werden. Ab einer Höhe von 6,0 m ergibt sich bei Lärmschutzwällen ein erheblicher Grundbedarf. Dieser große Eingriff in private Grundstücke und die ab dieser Höhe erschwerte Anpassung an die Landschaft führen dazu, dass Lärmschutzwälle bis zu einer Höhe von max. 6,0 m über Gradienten eingeplant wurden.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Lärmschutz Fischerdorf:

Bei Fischerdorf werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlage errichtet:

- Gestufte Lärmschutzwand mit einer Länge von 152 m und einer Höhe zwischen 2,0 m bis 6,0 m über Gradienten von Bau-km 0+064 (Lärmschutz an der BAB A 92) bis Bau-km 0+216
- Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.367 m und einer Höhe von 6,0 m über Gradienten von Bau-km 0+216 bis Bau-km 1+583
- Gestufte Lärmschutzwand mit einer Länge von 50 m und einer Höhe zwischen 6,0 m und 3,0 m über Gradienten von Bau-km 1+583 bis Bau-km 1+633
- Die Lärmschutzwand mit einer Länge von 303 m und einer Höhe von 3,0 m über Gradienten von Bau-km 1+633 bis Bau-km 1+936

Diese Lärmschutzwand schützt die Wohn- und Mischgebiete nördlich der BAB A3 sowie die Wohngebäude im Außenbereich entlang der Isarstraße. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden in Fischerdorf an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden an 46 Gebäuden in Fischerdorf überschritten.

Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

15 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

13 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

18 Gebäude kleiner gleich 1 dB(A)

Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,0 m über Gradienten ist aus der Sicht der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist aus unserer Sicht in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Lärmschutz Deggendorf:

Bei Deggendorf werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand mit einer Länge von 886 m und einer Höhe von 3,0 m über Gradienten von Bau-km 1+936 bis Bau-km 2+822.

Diese Lärmschutzanlagen werden errichtet, um insbesondere die nördlich der BAB A 3 gelegenen Wohngebiete von Deggendorf zu entlasten. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte werden am Tag und in der Nacht an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Lärmschutzwand auf der Brücke schützt auch den Schiffsverkehr auf der Donau vor herabfallenden brennenden Gegenständen.

Lärmschutz Deggenau:

Bei Deggenau werden an der BAB A3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand oder Lärmschutzwand mit einer Länge von 947 m und einer Höhe von 4,0 m bis 4,5 m über Gradienten von Bau-km 2+822 bis Bau-km 3+769

Diese Lärmschutzanlagen werden errichtet, um insbesondere die Wohnbebauung entlang der St 2125 zu schützen. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden an allen Wohngebäuden eingehalten.

Bei den Immissionsgrenzwerten in der Nacht kommt es in Deggenau an 8 Gebäuden zu Grenzwertüberschreitungen. Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

6 Gebäude größer 3 dB(A), Maximalwert 4,0 dB(A)

1 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

1 Gebäude kleiner gleich 1 dB(A)

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Der Lärmschutzwall bzw. die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m bis 4,50 m über Gradierte sind aus der Sicht der Einbindung in die Landschaft und dem Verhältnis von Kosten zu Schutzzweck gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist aus unserer Sicht in Anbetracht der Lage im Außenbereich und der Vorbelastung vertretbar und schützt die Anwesen auch von der Lärmbelastung von der hochbelasteten St 2125, die zwischen der BAB A 3 und der Wohnbebauung verläuft.

Lärmschutz Halbmeile, Burgstall und Seebach:

Bei Halbmeile, Burgstall und Seebach werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwall mit einer Länge von 1.581 m und einer Höhe von 6,0 m über Gradierte von Bau-km 4+251 bis Bau-km 5+835
- Lärmschutzwand auf dem oben genannten Lärmschutzwall mit einer Länge von 1.119 m und einer Höhe von 3,00 m von Bau-km 4+251 bis Bau-km 5+640.

Diese Lärmschutzanlagen werden errichtet, um insbesondere das nördlich der BAB A 3 gelegene Wohngebiet von Burgstall zu entlasten. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall auch für die nördlich der BAB A 3 gelegenen Mischgebiete von Seebach sowie der Wohnbebauung bei der Wallfahrtskirche Mater dolorosa in Halbmeile wesentlich verbessern.

Bei der Wallfahrtskirche Halbmeile sind der Pfarrhof in der Nacht mit 0,5 dB(A) und der Gutshof mit 0,9 dB(A) über Grenzwert belastet.

In Burgstall sind in der Nacht 31 Gebäude über Grenzwert belastet. Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

5 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

15 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

11 Gebäude kleiner gleich 1 dB(A)

Der Lärmschutzwall mit einer Höhe von 6,0 m über Gradierte bzw. die Wall-Wandkombination mit einer Höhe von 9,0 m über Gradierte sind aus der Sicht der Einbindung in die Landschaft und dem Eingriff in private Flächen gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist aus unserer Sicht in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar und schützt die Anwesen auch vor der Lärmbelastung der hochbelasteten St 2125, die zwischen der BAB A 3 und der Wohnbebauung verläuft.

Lärmschutz Hengersberg:

Bei Hengersberg werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand mit einer Länge von 847 m und einer Höhe von 5,0 m über Gradienten von Bau-km 8+386 bis Bau-km 9+233 (Brücke über Ohe/B533)
- Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.333 m und einer Höhe von 6,0 m über Gradienten von Bau-km 9+233 bis Bau-km 10+566

Diese Lärmschutzanlagen schützen die Wohn- und Mischgebiete von Hengersberg nördlich der BAB A 3. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden in Hengersberg an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden an 202 Gebäuden in Hengersberg überschritten.

Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

24 Gebäude größer 3 dB(A)

30 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

56 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

92 Gebäude kleiner 1 dB(A)

Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,0 m über Gradienten sind aus der Sicht der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist aus unserer Sicht in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Lärmschutz Niederalteich

Bei Niederalteich werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.352 m und einer Höhe von 6,0 m über Gradienten von Bau-km 7+721 bis Bau-km 9+073
- Lärmschutzwand mit einer Länge von 373 m und einer Höhe von 5,0 m über Gradienten von Bau-km 9+073 bis Bau-km 9+446
(Lärmschutz auf der Brücke über die Ohe/B 533)

Diese Lärmschutzanlagen schützen die Wohn- und Mischgebiete von Niederalteich sowie die Wohngebäude im Außenbereich südlich der BAB A 3. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden in Niederalteich an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden an 119 Gebäude in Niederalteich überschritten.

Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

- 1 Gebäude größer 3 dB(A)
- 35 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)
- 37 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)
- 46 Gebäude kleiner 1 dB(A)

Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,0 m über Gradienten sind aus der Sicht der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist aus unserer Sicht in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Lärmschutz Altenufer

Bei Altenufer werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.352 m und einer Höhe von 5,0 m über Gradienten von Bau-km 9+446 bis Bau-km 10+309
- Lärmschutzwand mit einer Länge von 247 m und einer Höhe von 3,0 m über Gradienten von Bau-km 10+309 bis Bau-km 10+556

Diese Lärmschutzanlagen schützen die Wohn- und Mischgebiete von Altenufer sowie die Bürogebäude im Gewerbe- und Industriegebiet Hengersberg. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden in Altenufer an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden an 15 Gebäude in Altenufer überschritten.

Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

3 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

10 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

2 Gebäude kleiner 1 dB(A)

Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,00 m bis 5,00 m über Gradienten sind aus der Sicht der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft sowie der Kosten im Verhältnis zum Schutzzweck vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist aus unserer Sicht in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar.

7. Passive Lärmschutzmaßnahmen

Mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbleiben an insgesamt 426 Gebäude Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht.

An den Wohngebäuden, an denen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht erreicht werden kann, besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Dies sind notwendige Verbesserungsmaßnahmen an den Außenbauteilen schutzbedürftiger Räume, soweit die bestehenden Einrichtungen nicht bereits den Anforderungen genügen.

Die schutzbedürftigen anspruchsberechtigten Gebäude, für die ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht, sind in den Lageplänen zum Lärmschutz (Unterlage 7) und in den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung (Unterlage 17.1.2) ersichtlich.

8. Zusammenfassung

Da es sich bei dem geplanten Vorhaben um den Bau eines Straßenverkehrsweges handelt, wird für die Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen die 16. BImSchV herangezogen.

Alle schalltechnischen Aussagen und Aussagen zum Lärmschutz im gesamten Untersuchungsgebiet erfolgen für den Prognosehorizont im Jahr 2035 (Prognose 2035).

Die Berechnung der Schallimmissionen führen zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV entlang der BAB A 3 in mehreren Abschnitten nicht eingehalten werden können und es zu geringfügigen Grenzwertüberschreitungen kommt.

Es liegt jedoch gegenüber den Nullfall in allen Gebieten, selbst ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung vor. Das resultiert bereits aus dem Austausch des Fahrbahnbelags.

Durch die projektierten Lärmschutzmaßnahmen kann gegenüber dem Nullfall eine wesentliche Verbesserung erzielt werden.