

Untersuchungen zu den Immissionen

Planfeststellung

St 2142; Neufahrn i. Ndb. – Straubing

Ortsumgehung Mellersdorf

Abschnitt 340; Stat. 1,377 - Abschnitt 420; Stat. 0,523

<p>Aufgestellt: Deggendorf, den 28.04.2017 Staatliches Bauamt</p> <p>R. Wufka, Ltd. Baudirektor</p>	

1. ALLGEMEINE ANGABEN

Rechtsgrundlagen

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)

Berechnungsverfahren:

Teilstück-Verfahren nach RLS-90

Verwendete Software:

SoundPLAN (Version 7.4)

Die Berechnungen erfolgten durch das Ing. Büro Arcadis.

2. EMISSIONSDATEN

Für das Straßenbauvorhaben wurde vom Ing. Büro Kurzak eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt (s. Anlage 1 zur Unterlage 1).

Für die Lärmberechnung wurden die im Gutachten prognostizierten Verkehrsbelastungen (DTV) und Schwerverkehrsanteile (M_t - Tag/ M_n - Nacht) des Jahres 2030 verwendet (s. Gutachten S. 21, Anlage 1 zur Unterlage 1)

Staatsstraße St 2142 (Neubau)

Prognosejahr:	2030
Straßengattung:	Staatsstraße St 2142
Fahrbahnbelag:	Asphaltbeton (mit Absplittung)
D_{Stro} :	-2,0 dB(A) ^{*)}

Die maximale Längsneigung s_{max} beträgt 1,45 %. Es ist daher kein Steigungszuschlag zu berücksichtigen.

Maßgebende Eingangswerte für die Lärmberechnung:

Abschnitt	Emissionspegel	Geschwindigkeit	DTV	p_T / p_N	$D_{StrO}^*)$
	Tag / Nacht [dB(A)]	Pkw/ Lkw [km/h]	[Kfz/24h]	[%]	[dB(A)]
KVP 1 – KVP 2	60,64 / 52,71	100 / 80	3.200	10,0 / 15,0	-2,0
KVP 2 – KVP 3	61,72 / 53,99	100 / 80	4.300	9,0 / 15,0	-2,0
KVP 3 - Bauende	59,72 / 52,54	50 / 50	7.500	10,5 / 20,0	0,0

*) Der Korrekturbeiwert $D_{StrO} = -2,0$ dB(A) für unterschiedliche Straßenoberflächen gilt gemäß dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau ARS Nr. 14/1991 nur für Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten $v > 60$ km/h.

DTV [Kfz/24h]:	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
M_t [Kfz/h]:	maßgebende stündliche Verkehrsstärke, Tagesbereich 6 - 22 Uhr
M_n [Kfz/h]:	maßgebende stündliche Verkehrsstärke, Nachtbereich 22 - 6 Uhr
p_t [%]:	maßgebender Lkw-Anteil p im Tagesbereich am Gesamtverkehr M
p_n [%]:	maßgebender Lkw-Anteil p im Nachtbereich am Gesamtverkehr M

3. ERGEBNIS der schalltechnischen Untersuchungen (siehe Tabelle 11.1)

Bei den Immissionspunkten IP 1 – IP 26 sind keine Lärm-Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Lärmvorsorgemaßnahmen werden damit nicht ausgelöst.

Auch am Ende der Baustrecke, am Immissionsort Nr. 26, der sich im Ausstrahlungsbereich des Neubauabschnittes befindet, werden die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten.