

Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen

Planfeststellung

Bundesautobahn A 8 München - Rosenheim

Ausbau der PWC - Anlagen "Eulenauer Filz" und "Im Moos"

Aufgestellt:
München, den 25.01.2013
AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN


PEIKER
Leitender Baudirektor

Planfestgestellt mit Beschluss
der Regierung von Oberbayern
Az. 32-4354.1-A8-031

München, 15.10.2018

Deindl
Regierungsdirektor



INHALTSVERZEICHNIS

1.	Rechtsgrundlagen	2
2.	Schalltechnische Berechnung.....	3
3.	Schallquelle Autobahn	3
4.	Schallquelle PWC-Anlagen	4
5.	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung	4

1. Rechtsgrundlagen

Die Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge bilden

- das Bundes Immissionsschutzgesetz (BImSchG),
- die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) und
- die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97).

Das BImSchG soll Mensch und Umwelt vor schädlichen Umwelteinwirkungen schützen. Bezüglich Neubau und wesentlichen Änderungen an öffentlichen Straßen sowie Schienenwegen finden die §§ 41 bis 43 Anwendung. Danach ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und Schienenwege sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Konkretisiert wird das Gesetz durch die 16. BImSchV vom 12.06.1990. Sie gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen, wobei eine Änderung dann wesentlich ist, 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 bisher vorhandene Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort um mindestens 3 dB(A) erhöht wird, auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird; dies gilt jedoch nicht in Gewerbegebieten.

Charakteristisch für einen erheblichen baulichen Eingriff im Straßenbau sind gemäß VLärmSchR 97 derartige Maßnahmen, die in die Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Der Eingriff muss damit auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen. Die Erneuerung von Fahrbahnoberflächen im Straßenquerschnitt und der Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen stellen somit für sich genommen keinen erheblichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar.

Wird durch eine Maßnahme der Rechtsgrundsatz der Lärmvorsorge ausgelöst und werden die diesbezüglichen Grenzwerte überschritten, so ergibt sich für den Baulastträger die

Verpflichtung, die Lärmbelästigung vorwiegend durch so genannte aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Wall-Wand-Kombinationen) zu reduzieren. Nach den VLärmSchR 97 haben aktive Lärmschutzmaßnahmen dabei Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen, wenn sie nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

2. Schalltechnische Berechnung

Bei dem vorliegenden Bauvorhaben befindet sich die Wohnbebauung der Gemeinden Bad Aibling und Bad Feilnbach als Immissionsort im Einwirkungsbereich von mehreren Schallquellen. Diese sind die A 8 und die beiden PWC-Anlagen „Eulener Filz“ und „Im Moos“. Gemäß VLärmSchR 1997 ist der zu erwartende Beurteilungspegel im Prognosejahr 2025 jeweils für den Zustand ohne und für den Zustand mit baulichem Eingriff zu ermitteln. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung aus der geplanten Maßnahme.

Demnach sind für das Prognosejahr 2025 jeweils mit der A 8 einschließlich der bestehenden Lärmschutzanlagen die folgenden Fälle berechnet wurden:

- Fall 1: Prognose-Nullfall: PWC-Anlagen **nicht ausgebaut**
Fall 2: Prognose-Planungsfall: PWC-Anlagen **ausgebaut**

3. Schallquelle Autobahn

Für die A8 wurden folgende Parameter angesetzt:

Prognosejahr 2025	
$DTV_{2025} =$	91.000* [Kfz/24h]*
$M_t =$	5.460 [Kfz/h]
$M_n =$	1.274 [Kfz/h]
$M_t/2 =$	2.730 [Kfz/h]
$M_n/2 =$	637 [Kfz/h]
Lkw-Anteil Tag/Nacht [%] =	14/26
$D_{stro} =$	-2 dB(A)

* Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak vom 20.10.2009

Tabelle 1: Prognosedaten 2025 der A 8 zwischen AS Irschenberg und AS Bad Aibling

4. Schallquelle PWC-Anlagen

Für die Berechnung des Mittelungspegels der Parkplätze wird der Abschnitt 4.5 der RLS-90 angewendet. Die PWC-Anlagen werden mit folgenden Stellplatzzahlen belegt:

	PWC-Anlage „Eulener Filz“			PWC-Anlage „Im Moos“		
	Pkw	Lkw	Busse/ Pkw m. Anh.	Pkw	Lkw	Busse/ Pkw m. Anh.
Bestand	39	10	0	39	10	0
Ausbau	32	41	4	39	42 (61*)	4

Tabelle 2: Ausbaudaten der PWC-Anlagen „Eulener Filz“ und „Im Moos“

(* mit Stellplätzen im Bereich der Kontrollstation)

5. Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung

Die Berechnungsergebnisse des Rechenprogramms CADNA sind in der Tabelle 3 (Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung) auf Seite 5 für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planungsfall dargestellt

In allen Fällen liegen die Pegelerhöhungen, die sich aus der Erweiterung der PWC-Anlagen ergeben, mit 0,0 bis 0,1 dB(A) weit unter 3 dB(A). Eine Erhöhung der Pegel auf mind. 70 dB(A) am Tag oder mind. 60 dB(A) in der Nacht findet ebenfalls nicht statt. Ebenso finden keine Pegelerhöhungen von Beurteilungspegeln, die schon mind. 70 dB(A) am Tag oder mind. 60 dB(A) in der Nacht betragen statt.

Die geplante Maßnahme stellt daher keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar und löst damit **keinen Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen** aus.

Immisionsort-Nr. siehe Unterlage 11.2	Adresse	Nutzungsart Gebiet	Grenzwert 70/60		Nullfall Mittelungspegel		Planfall Mittelungspegel		Erhöhung von Nullfall zu Planfall	
			Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
			1	Gries 6	MI	70	60	61,9	56,7	61,9
2	Gries 8	MI	70	60	61,4	56,1	61,4	56,1	0	0
3	Gries 2	MI	70	60	60,1	54,9	60,1	54,9	0	0
4	Gries 7	MI	70	60	62,6	57,3	62,6	57,4	0	0,1
5	Gries 20	MI	70	60	62,1	56,9	62,2	56,9	0,1	0
6	Gries 3	MI	70	60	61,3	56,1	61,4	56,1	0,1	0
7	Gries 1	MI	70	60	61,5	56,2	61,5	56,2	0	0
8	Gries 16a	MI	70	60	60,2	55	60,3	55	0,1	0
9	Gries 16	MI	70	60	60,6	55,4	60,7	55,4	0,1	0
10	Gries 18	MI	70	60	60,4	55,1	60,4	55,1	0	0
11	Gries 24	MI	70	60	61	55,7	61	55,8	0	0,1
12	Gries 22	MI	70	60	61,3	56	61,3	56	0	0
13	Moos 3	MI	70	60	63,5	58,3	63,5	58,3	0	0
14	Moos 5	MI	70	60	63,4	58,1	63,4	58,1	0	0
15	Moos 6	MI	70	60	64,6	59,3	64,6	59,3	0	0
16	Moos 9	MI	70	60	64,6	59,4	64,6	59,4	0	0
17	Moos 10	MI	70	60	64,8	59,5	64,8	59,5	0	0
18	Forsting 2	MI	70	60	66,1	60,9	66,1	60,9	0	0
19	Forsting 1	MI	70	60	70,7	65,4	70,7	65,4	0	0
20	Am Bleichbach 1	MI	70	60	60,8	55,6	60,8	55,6	0	0
21	Irschenberger Str. 1	MI	70	60	67,7	62,4	67,7	62,4	0	0
22	Langerberg 3	MI	70	60	62,6	57,4	62,6	57,4	0	0
23	Langerberg 4	MI	70	60	63,3	58	63,3	58	0	0
24	Langerberg 6	MI	70	60	63	57,8	63	57,8	0	0
25	Langerberg 7	MI	70	60	62,8	57,5	62,8	57,5	0	0
26	Langerberg 8	MI	70	60	61,9	56,6	61,9	56,6	0	0
27	Kaltenweg 1	MI	70	60	64	58,7	64	58,7	0	0
28	Kaltenweg 4	MI	70	60	62	56,8	62	56,8	0	0
29	Kaltenweg 2	MI	70	60	63,6	58,4	63,7	58,4	0,1	0
30	Kaltenweg 5	MI	70	60	62,6	57,3	62,6	57,3	0	0
31	Kaltenweg 3	MI	70	60	62,8	57,6	62,8	57,6	0	0
32	Berblinger Str. 1	MI	70	60	64,7	59,4	64,7	59,4	0	0
33	Berblinger Str. 2	MI	70	60	64,6	59,4	64,6	59,4	0	0
34	Berblinger Str. 3	MI	70	60	63,6	58,4	63,6	58,4	0	0
35	Berblinger Str. 4	MI	70	60	64,1	58,9	64,1	58,9	0	0
36	Berblinger Str. 8	MI	70	60	61,7	56,4	61,7	56,4	0	0
37	Berblinger Str. 7	MI	70	60	61	55,8	61	55,8	0	0
38	Gries 14	MI	70	60	63,2	58	63,2	58	0	0
39	Gries 12	MI	70	60	62,5	57,2	62,5	57,3	0	0,1
40	Gries 10	MI	70	60	62,2	56,9	62,2	57	0	0,1
41	Eulena 11	MI	70	60	68,7	63,4	68,7	63,4	0	0
42	Eulena 12	MI	70	60	67,6	62,4	67,6	62,4	0	0

Tabelle 3: Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung (Nr. 1-40 Bad Feilnbach, Nr. 41-42 Bad Aibling)