Pranfestgestellt mit Beschluss Regierung von Oberbayern Mz. 32-4354.2-16-1 Menchen, 29.04.2016

Regierungsrätin

B 304 Ortsumgehung Obing

Feststellungsentwurf

für eine Bundesfernstraßenmaßnahme Neubau der B 304

-Immissionstechnische Untersuchungen-Unterlage 17.1T

mit 1.Tektur vom 20.03.2014

aufgestellt:

Traunstein, den 15.02.2013

Staatliches Bauamt

König, Ltd. Baudirektor

1. Tektur vom 20.03.2014

Staatliches Bauamt

König, Ltd. Baudirektor

B 304 OU Obing	Feststellungsentwurf vom 15.02.2013	Unterlage 17.1T
	mit 1. Tektur vom 20.03.2014	

Projektbezogene Grundlagen Rechtliche Bewertung, Gebietsnutzung

Bei der Ortsumgehung Obing handelt es sich um den Neubau einer Bundesfernstraße, deshalb wurde die Überprüfung der Lärmsituation anhand der 16. BlmSchV durchgeführt. Die Verlegung der St 2094 zum Kreisverkehr bei Jepolding und Anschluss an die B 304 neu ist ebenfalls als Neubaustrecke anzusehen.

Am Beginn der Baustrecke bei Rumersham und am Ende der Baustrecke bei Autschachen wurde jeweils die Überprüfung auf wesentliche Änderung durchgeführt.

Für Neubaustrecken gelten folgende Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge (16. BImSchV, § 2):

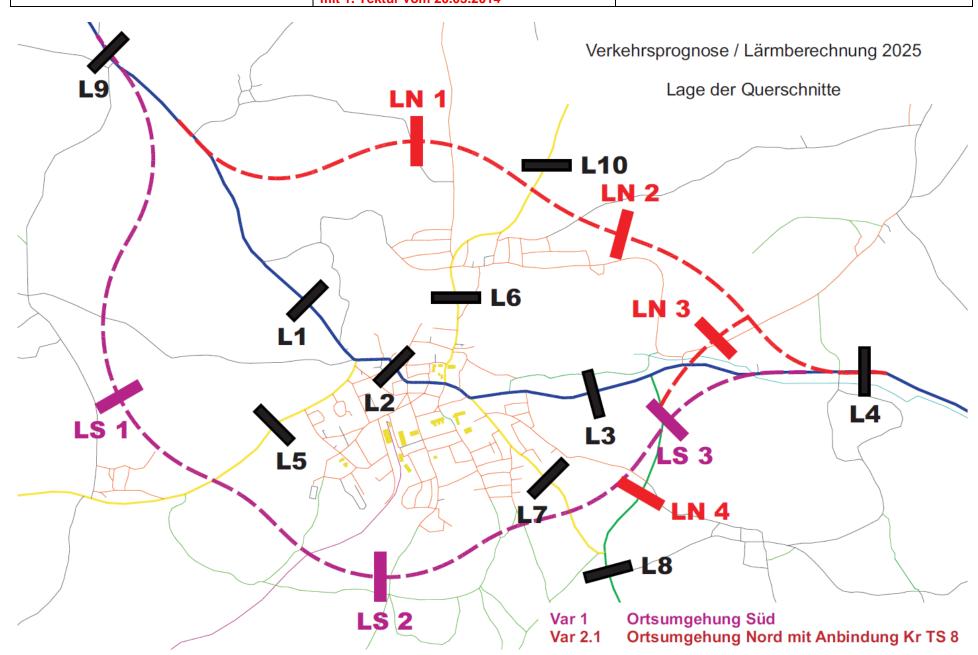
Nutzungsart	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
4. in Gewerbegebieten	69	59

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Mit Ausnahme des Wohngebietes Pfaffing (IO 6 Am Seefeld) handelt es sich bei allen betroffenen Anwesen um Außenbereiche, die hinsichtlich der Immissionsgrenzwerte als Dorf- bzw. Mischgebiet behandelt werden (siehe Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) Punkt 10.2(5)).

Prognosebelastungen

Die Prognosebelastungen wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung B 304 / Ortsumgehung Obing vom November 2010 durch das Büro für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) in Innsbruck ermittelt. Das Prognosejahr ist 2025.

Für die Lärmberechnung ergeben sich hieraus folgende Verkehrsdaten:



304 OU Obii	ng							eststellungse it 1. Tektur vo					2013	}
								 						-
L1	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{sv} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	р т [%]	PN [%]	LS 1	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{sv} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	I
Prognosenullfall	6632	1340	20,2%	381	68	19,0%	27,7%	Prognoseplanfall Süd	4107	880	21,4%	236	42	1
Prognoseplanfall Nord	3610	647	17,9%	207	37	16,9%	24,6%	,						
Prognoseplanfall Süd	2511	452	18,0%	144	26	17,0%	24,7%							
L2	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{sv} [%]	m _T	m _N [Kfz/h]	Р т [%]	PN [%]	LS 2	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{sv} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	I
Prognosenullfall	7888	1531	19,4%	453	80	18,3%	26,6%	Prognoseplanfall Süd	5070	1043	20,6%	291	52	t
Prognoseplanfall Nord	3317	437	13,2%	190	34	12,4%	18,1%							1
Prognoseplanfall Süd	2930	505	17,2%	168	30	16,2%	23,6%							
L3	DTV	SV	p _{sv}	m _T	m _N	P _T	PN	LS 3	DTV	SV	Psv	m _T	m _N	I
Prognosenullfall	[Kfz/24h] 5929	[Kfz/24h] 1349	[%] 22,8%	[Kfz/h] 340	[Kfz/h] 60	[%] 21,4%	[%] 31,2%	Prognoseplanfall Süd	[Kfz/24h] 5689	[Kfz/24h] 1357	[%] 23,9%	[Kfz/h] 327	[Kfz/h] 58	ł
Prognoseplanfall Nord	1181	236	20,0%	68	12	18,8%	27,4%	r rognosopiaman oud	0000	1001	20,070	oz.		1
Prognoseplanfall Süd	1348	307	22,8%	77	14	21,5%	31,2%							
	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	PN							
L4	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]							
Prognosenullfall	6784	1506	22,2%	389	69	20,9%	30,5%							
Prognoseplanfall Nord	6793	1506	22,2%	390	69	20,9%	30,4%							
Prognoseplanfall Süd	6793	1506	22,2%	390	69	20,9%	30,4%							
L5	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{sv} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	PT [%]	P _N [%]							
Prognosenulifali	1642	168	10.2%	94	17	9,6%	14.0%							
Prognoseplanfall Nord	1642	168	10,2%	94	17	9,6%	14,0%							
Prognoseplanfall Süd	1365	235	17,2%	78	14	16,2%	23,6%							
L6	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	P _{sv} [%]	m _T	m _N [Kfz/h]	PT [%]	Pn [%]							
Prognosenullfall	2734	211	7,7%	157	28	7,3%	10,6%							
Prognoseplanfall Nord	2008	152	7,6%	115	20	7,1%	10,4%							
Prognoseplanfall Süd	2799	204	7,3%	161	29	6,9%	10,0%							
L7	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	Pτ	PN							
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]							
Prognosenullfall Prognoseplanfall Nord	3088 2500	0	0,0%	177 144	31 26	0,0%	0,0%							
Prognoseplanfall Süd	3141	0	0,0%	180	32	0,0%	0,0%							
	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	рт	PN							
L8	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]							
Prognosenullfall	5436	536	9,9%	312	55	9,3%	13,5%							
Prognoseplanfall Nord	5436	536	9,9%	312	55	9,3%	13,5%							
Prognoseplanfall Süd	5436	536	9,9%	312	55	9,3%	13,5%							
L9	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	P _{sv}	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	P _T [%]	P _N [%]							
Prognosenullfall	6710	1394	20,8%	385	68	19,6%	28,5%							
Prognoseplanfall Nord	6710	1394	20,8%	385	68	19,6%	28,5%							
Prognoseplanfall Süd	6710	1394	20,8%	385	68	19,6%	28,5%							
L10	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	PT	PN							
L 10	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]							

Prognoseplanfall Nord	6710	1394	20,8%	385	68	19,6%	28,
Prognoseplanfall Süd	6710	1394	20,8%	385	68	19,6%	28,
	DTU						
L10	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	PT	P
LIU	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[9
Prognosenullfall	1636	128	7,8%	94	17	7,4%	10,
Prognoseplanfall Nord	1636	128	7,8%	94	17	7,4%	10,
Prognoseplanfall Süd	1636	128	7,8%	94	17	7,4%	10,

191	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	Pτ	PΝ
LOI	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Siid	4107	880	21.4%	236	42	20.2%	29.4%

LS 2	DTV	SV	p _{sv}	m _T	m _N	PT	Pn
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Süd	5070	1043	20,6%	291	52	19,4%	28,2%

LS 3	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	PT	PN
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Süd	5689	1357	23,9%	327	58	22,5%	32,7%

LN 1	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	Pτ	PΝ
LIVI	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Nord	5098	1146	22,5%	293	52	21,2%	30,8%

Unterlage 17.1T

LN 2	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	Pτ	PΝ
LIV Z	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Nord	5438	1114	20,5%	312	55	19,3%	28,1%

LN 3	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	PT	PN
LIN 3	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Nord	4578	539	11,8%	263	47	11,1%	16,2%

I N 4	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	PT	PN
LIV 4	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Nord	3679	536	14,6%	211	38	13,7%	20,0%

Aufbereitung der Verkehrsdaten Ortsumgehung Obing Verkehrsprognose / Lärmberechnung 2025

L1	DTV [kfz/24h]	SV [kfz/24h]	P _{sv}	m _T	m _N [kfah]	PT [%]	PN
Prognosenulifall	6632	1340	20,2%	381	68	19,0%	27,7%
Prognoseplanfall Nord	3437	598	17,4%	197	35	16,4%	23,9%
Prognoseplanfall Süd	0407		17,470	107		10,470	20,57
		1200			-	1007	
L2	DTV (kfz/24h)	SV [kfz/24h]	Psv [%]	m _T	m _N	P _T	Pn [%]
Prognosenulifall	7888	1531	19.4%	453	80	18.3%	26.6%
Prognosenuirali Prognoseplanfali Nord	3396	403		194	35		
Prognoseplanfall Süd	3386	403	11,9%	194	36	11,2%	16,3%
							-
L3	DTV [kfz/24h]	SV [k/Jz/24h]	P _{sv}	m _T	m _N	PT [%]	Pn 1%1
Prognosenulifall	5929	1349	22.8%	340	60	21.4%	31.2%
Prognoseplanfall Nord	2014	255	12,7%	116	21	11,9%	17,4%
Prognoseplanfall Süd	2014	255	12,776	116	21	11,9%	17,4%
ri ognosepiani an odu							
L4	DTV	sv	Psv	m _T	m _N	PT	PN
	[kfz/24h]	[kfz/24h]	[%]	[kT2/h]	[Kfah]	[%]	[%]
Prognosenulifall	6784	1506	22,2%	389	69	20,9%	30,5%
Prognoseplanfall Nord	6784	1506	22,2%	390	69	20,9%	30,49
Prognoseplanfall Süd							
	DTV	sv	p _{sv}	mτ	m _N	PT	PN
L5	[kfz/24h]	[kfz/24h]	[%]	[kfz/h]	[kfzh]	[%]	[%]
Prognosenulifali	1642	168	10.2%	94	17	9.6%	14.09
Prognoseplanfall Nord	1642	168	10,2%	94	17	9,6%	14,09
Prognoseplanfall Süd			7.0,07.0			-2,11.0	
	DTV	sv	Psv	m _T	m _N	p _T	PN
L6	[kfz/24h]	[k/12/24h]	Psv [%]	IKTz/hl	[KTzh]	[%]	PN [%]
Prognosenulifall	2734	211	7,7%	157	28	7,3%	10.69
Prognoseplanfall Nord	1921	183	9.5%	110	20	9.0%	13,19
Prognoseplanfall Süd							,
•	_	=					
	DTV	sv	Psv	m _T	m _N	PT	PN
17							
L7	[Kf2/24h]	[kfz/24h]	[%]	[kTz/h]	[Kfzh]	[%]	[%]
Prognosenulifali	[kfz/24h] 3088	0	0,0%	177	31	0,0%	0,0%
Prognosenulifali Prognoseplanfali Nord	[Kf2/24h]	In commercial			f		0,0%
Prognosenulifali	[kfz/24h] 3088	0	0,0%	177	31	0,0%	0,0%
Prognosenulifali Prognoseplanfali Nord Prognoseplanfali Süd	[kfz/24h] 3088	0	0,0%	177	31	0,0%	0,0%
Prognosenulifali Prognoseplanfali Nord	[Kfz/24h] 3088 2003	0	0,0%	177 115	31 20	0,0%	0,0%
Prognosenulifali Prognoseplanfali Nord Prognoseplanfali Süd	3088 2003 DTV	0 0	0,0% 0,0% P _{sv}	177 115 m _T	31 20 m _N	0,0% 0,0%	0,0% 0,0% P _N
Prognosenulifali Prognoseplanfali Nord Prognoseplanfali Süd	3088 2003 DTV [Kfz/24h]	0 0 sv [k/J2/24h]	0,0% 0,0% P _{sv}	177 115 m _T [kTz/h]	31 20 m _N [kfah]	0,0% 0,0% P _T	0,0% 0,0% P _N [%]
Prognosenulifali Prognoseplanfali Nord Prognoseplanfali Süd L8 Prognosenulifali	[Kf2/24h] 3088 2003 DTV [Kf2/24h] 5436	0 0 sv [k7±/24h] 536	0,0% 0,0% P _{sv} [%] 9,9%	177 115 m _T [kTz/h] 312	31 20 m _N [kTah]	0,0% 0,0% p _T [%] 9,3%	0,0% 0,0% P _N [%]
Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L8 Prognosenulfall Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd	[Kf2/24h] 3088 2003 DTV [Kf2/24h] 5436 5436	0 0 8V [k7±/24h] 536 536	0,0% 0,0% P _{sv} [%] 9,9% 9,9%	177 115 m _T [kTa/h] 312 312	31 20 m _N [kfah] 55 55	0,0% 0,0% P _T [%] 9,3% 9,3%	0,0% 0,0% P _N [%] 13,59
Prognosenulifali Prognoseplanfali Nord Prognoseplanfali Süd L8 Prognosenulifali Prognosenulifali	[Kf2/24h] 3088 2003 DTV [Kf2/24h] 5436	0 0 sv [k7±/24h] 536	0,0% 0,0% Psv [%] 9,9% 9,9%	177 115 m _T [kTz/h] 312	31 20 m _N [kTah]	0,0% 0,0% P _T [%] 9,3% 9,3%	0,0% 0,0% P _N [%] 13,59
Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L8 Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L9	Kf2/24h 3088 2003 DTV Kf2/24h 5436 5436 DTV	0 0 8V [k5z/24h] 536 536	0,0% 0,0% P _{sv} [%] 9,9% 9,9%	177 115 m _T \(\sigma 2h\) 312 312	31 20 m _N [k/2h] 55 55	0,0% 0,0% P _T [%] 9,3% 9,3%	0,0% 0,0% P _N [%] 13,59 13,59
Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L8 Prognosenulfall Prognosenulfall Prognoseplanfall Süd L9 Prognoseplanfall Süd L9 Prognoseplanfall Süd		0 0 8V [K7±/24h] 536 536 536	0,0% 0,0% Psv [%] 9,9% 9,9%	177 115 m _T [stz/h] 312 312 m _Y [stz/h]	31 20 m _N [k/2h] 55 55 55	0,0% 0,0% 0,0% P _T [%] 9,3% 9,3%	0,0% 0,0% P _N [%] 13,59 13,59 P _N [%]
Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L8 Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord L9 Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord	N 2/24h 3088 2003 DTV	0 0 0 \$V [k/3/24h] 536 536 536 \$V [k/3/24h] 1394	0,0% 0,0% P _{sv} [%] 9,9% 9,9% P _{sv} [%]	177 115 m _T [s72/h] 312 312 m _T [s72/h] 385	31 20 m _N [k/2h] 55 55 55 m _N [k/2h] 68	0,0% 0,0% P _T [%] 9,3% 9,3% P _T [%]	0,0% 0,0% P _N [%] 13,59 13,59 P _N [%]
Prognosenulfail Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L8 Prognoseplanfall Süd Prognoseplanfall Nord	Kf2/24h 3088 2003 2003	0 0 0 Kdz/24h 536 536 536 Kdz/24h 1394 1394	0,0% 0,0% 0,0% Psv [%] 9,9% 9,9% Psv [%] 20,8%	177 115 m _T [Kiz/h] 312 312 m _T [Kiz/h] 385 385	31 20 m _N [½2h] 55 55 55 m _N [½2h] 68	0,0% 0,0% 0,0% P _T [%] 9,3% 9,3% 9,3% 19,6%	0,0% 0,0% PN [%] 13,59 13,59 PN [%] 28,59
Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L8 Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord L9 Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord	DTV [kf2/24h] 3088 2003 DTV [kf2/24h] 5436 5436 DTV [kf2/24h] 6710 6710	0 0 0 Kf2/24h 536 536 536 Kf2/24h 1394 1394	0,0% 0,0% 0,0% Psv % 9,9% 9,9% Psv % 20,8% 20,8%	177 115 m _T [stz/h] 312 312 312 m _T [stz/h] 385 385	31 20 m _N [kf2h] 55 55 55 68 m _N	0,0% 0,0% 0,0% PT [%] 9,3% 9,3% PT [%] 19,6% 19,6%	0,0% 0,0% 0,0% 13,59 13,59 13,59 P _N [%] 28,59 28,59
Prognosenulfall Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L8 Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L9 Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L10		0 0 0 5V [k/3/24h] 536 536 536 5V [k/3/24h] 1394 1394	0,0% 0,0% 0,0% Psv [%] 9,9% 9,9% Psv [%] 20,8% 20,8%	1777 115 m _T x[z]h 312 312 312 m _T x[z]h 385 385	31 20 m _N [kf2h] 55 55 65 m _N [kf2h] 68 68	0,0% 0,0% 0,0% PT [%] 9,3% 9,3% PT [%] 19,6% 19,6%	0,0% 0,0% 0,0% PN [%] 13,59 13,59 PN [%] 28,59 PN [%]
Prognosenulfail Prognoseplanfall Nord Prognoseplanfall Süd L8 Prognoseplanfall Süd Prognoseplanfall Nord	DTV [kf2/24h] 3088 2003 DTV [kf2/24h] 5436 5436 DTV [kf2/24h] 6710 6710	0 0 0 5V [k/3/24h] 536 536 536 5V [k/3/24h] 1394 1394	0,0% 0,0% 0,0% Psv % 9,9% 9,9% Psv % 20,8% 20,8%	177 115 m _T [stz/h] 312 312 312 m _T [stz/h] 385 385	31 20 m _N [kf2h] 55 55 55 68 m _N	0,0% 0,0% 0,0% PT [%] 9,3% 9,3% PT [%] 19,6% 19,6%	0,0% 0,0% 0,0% PN [%] 13,5% 13,5% PN [%] 28,5% PN

LN 1	DTV [ktz/24h]	SV [ktz/24h]	p _{sv}	m _T [kt²z/h]	m _N [Kfa/h]	P _T [%]	P _N [%]
Prognoseplanfall Nord	4671	1182	25,3%	268	48	23,9%	34,7%

LN 2	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	PT	PN
LIV Z	[l47z/24h]	[kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]	[kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Nord	5076	1095	21.6%	291	52	20.3%	29.6%

LN 3	DTV [kfz/24h]	SV [k¶z/24h]	P _{sv}	m _T [ktz/h]	m _N [ktz/h]	P _T [%]	P _N [%]
Prognoseplanfall Nord	4914	569	11,6%	282	50	10,9%	15,9%

IN4	DTV	sv	Psv	m _T	m _N	PT	PN
LIVIA	[kfz/24h]	[kfz/24h]	[%]	[kfz/h]	[kfz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Nord	3749	536	14.3%	215	38	13,5%	19.6%

Aufbereitung der Verkehrsdaten Ortsumgehung Obing Verkehrsprognose / Lärmberechnung 2025

B 304 OU Obing	Feststellungsentwurf vom 15.02.2013	Unterlage 17.1T
	mit 1. Tektur vom 20.03.2014	

Geschwindigkeiten

Auf der freien Strecke wurde die Berechnung mit Pkw / Lkw – Geschwindigkeiten von 100 / 80 km/h durchgeführt.

Straßenoberfläche

Bei der Lärmberechnung wurde für die Straßenoberfläche ein lärmmindernder Belag berücksichtigt. Er entspricht den Anforderungen eines Korrekturwertes von D_{StrO} von -2 dB(A). Der Korrekturwert kommt bei Geschwindigkeiten > 60 km/h zur Anwendung.

Zuschläge

Im Zuge der Maßnahme Ortsumgehung Obing sind keine Zuschläge bei der Lärmberechnung für Längsneigung, Parkplätze oder lichtsignalgeregelte Kreuzungen zu berücksichtigen.

Berechnungsverfahren

Die Berechnung wurde nach der RLS – 90 mit dem Berechnungsprogramm CadnaA durchgeführt.

Entlastung in der Ortsdurchfahrt

Tabelle der Emissionen der B 304 alt

Bereich B 304 alt	Prognose Null	fall 2025	Prognose Planfall 2025			
	L _{mET} dB(A)	L _{mEN} dB(A)	L _{mET} dB(A)	L _{mEN} dB(A)		
zwischen B 304 neu und KrTS 8 West	63,7	57,5	60,6 60,3	54,5 54 ,1		
zwischen KrTS 8 West und KrTS 8 Ost	64,3	58,1	59,2 59,0	53,0 52,8		
zwischen KrTS 8 Ost und St 2094	64,5	58,2	57,0 56,9	50,7 50,8		

Zeichenerklärung:

L_{mET} = Emissionspegel am Tag gemäß Randbedingungen der RLS90, Ziffer 4.4.1.1.1 L_{mEN} = Emissionspegel in der Nacht gemäß Randbedingungen der RLS90, Ziffer 4.4.1.1.1

Die Schallemission des Verkehrs auf einer Straße wird durch den Emissionspegel $L_{m,E}$ gekennzeichnet. Dies ist der Mittelungspegel in 25 m Abstand zur Achse der Fahrstreifen bei freier Schallausbreitung.

Die von der Bundesstraße 304 in der Ortsdurchfahrt von Obing ausgehenden Emissionen vermindern sich durch die Baumaßnahme um bis zu bis zu 7 dB(A) am Tag und in der Nacht. Eine Verringerung des Lärmpegels um 3 dB(A) ist für das menschliche Gehör gerade erst wahrnehmbar. Eine Verringerung des Lärmpegels um 10 dB(A) entspricht einer Halbierung des Lärms. Durch die für Obing zu erreichende Verringerung des Lärmpegels um 7 dB(A) wird also eine spür- und hörbare Erleichterung für die Anwohner an der Ortsdurchfahrt und im Nahbereich der Ortsdurchfahrt erreicht.

Übersicht über die im Einwirkungsbereich der Trasse vorhandenen Schutzbedürftigkeiten

B 304 Neubaustrecke

Immissionsort	Nutz		sions- zwert	Bau-km	Abstand	Höhen- differenz		ilungs- el Lr	Diffe Lr/			uch auf schutz
Bezeichnung		tags	nachts		zur Straße	IO/Straße	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
		dB(A)	dB(A)		m	m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
IO 1 Rumersham EG	MI	64	54	285.5	363.5	5.3	46.9	40.4	-17.1	-13.6	nein	nein
IO 1 Rumersham 1.OG	MI	64	54	285.5	363.5	7.8	4 7.5	41.1	-16.5	-12.9	nein	nein
IO 1 Rumersham 2.OG	MI	64	54	285.5	363.5	10.6	47.9	41.5	-16.1	-12.5	nein	nein
IO 2 Rumersham EG	MI	64	54	176.1	79.1	4.3	55.7	49.2	-8.3	-4.8	nein	nein
IO 2 Rumersham 1.OG	MI	64	54	176.1	79.1	6.8	56.2	49.7	-7.8	-4.3	nein	nein
IO 2 Rumersham 2.OG	MI	64	54	176.1	79.1	9.6	56.7	50.3	-7.3	-3.7	nein	nein
IO 2a Rumersham EG	MI	64	54	167.5	78.7	4.2	57.9	51.4	-6.1	-2.6	nein	nein
IO 2a Rumersham 1.OG	MI	64	54	167.5	78.7	6.7	57.4	50.9	-6.6	-3.1	nein	nein
IO 2a Rumersham 2.OG	MI	64	54	167.5	78.7	9.5	57.9	51.4	-6.1	-2.6	nein	nein
IO 3 Rumersham EG	MI	64	54	1054.7	156.4	4.1	52.2	45.8	-11.8	-8.2	nein	nein
IO 3 Rumersham 1.OG	MI	64	54	1054.7	156.4	6.6	52.4	46.0	-11.6	-8.0	nein	nein
IO 4 Herzogstraße EG	MI	64	54	1183.7	205.9	-0.4	50.8	44.4	-13.2	-9.6	nein	nein
IO 4 Herzogstraße 1.OG	MI	64	54	1183.7	205.9	2.1	51.0	44.6	-13.0	-9.4	nein	nein
IO 5 Kienberger Straße EG	MI	64	54	2055.8	123.7	-0.4	53.4	46.9	-10.6	-7.1	nein	nein
IO 5 Kienberger Straße 1.OG	MI	64	54	2055.8	123.7	2.1	53.7	47.2	-10.3	-6.8	nein	nein
IO 6 Am Seefeld EG	WA	59	49	2524.0	330.9	0.5	47.8	41.3	-11.2	-7.7	nein	nein
IO 6 Am Seefeld 1.OG	WA	59	49	2524.0	330.9	3.0	4 7.9	41.5	-11.1	-7.5	nein	nein
IO 7 Jepolding EG	MI	64	54	2992.9	174.4	2.4	52.2	4 5.7	-11.8	-8.3	nein	nein
IO 7 Jepolding 1.OG	MI	64	54	2992.9	174.4	4.9	52.3	45.9	-11.7	-8.1	nein	nein
IO 8 Jepolding EG	MI	64	54	3019.2	280.2	-0.3	4 7.9	41.5	-16.1	-12.5	nein	nein
IO 8 Jepolding 1.OG	MI	64	54	3019.2	280.2	2.2	48.4	41.9	-15.6	-12.1	nein	nein
IO 8 Jepolding 2.OG	MI	64	54	3019.2	280.2	5.0	48.7	42.3	-15.3	-11.7	nein	nein
IO 9 Hochbruck EG	MI	64	54	3626.7	58.9	5.6	55.1	4 8.7	-8.9	-5.3	nein	nein
IO 9 Hochbruck 1.OG	MI	64	54	3626.7	58.9	8.1	56.7	50.3	-7.3	-3.7	nein	nein
IO 10 Hochbruck EG	MI	64	54	3649.7	73.4	3.6	53.2	46.8	-10.8	-7.2	nein	nein
IO 10 Hochbruck 1.OG	MI	64	54	3649.7	73.4	6.1	54.9	48. 5	-9.1	-5.5	nein	nein

Zeichenerklärung:

IO = Immissionsort

Lr = Beurteilungspegel

GW = Grenzwert

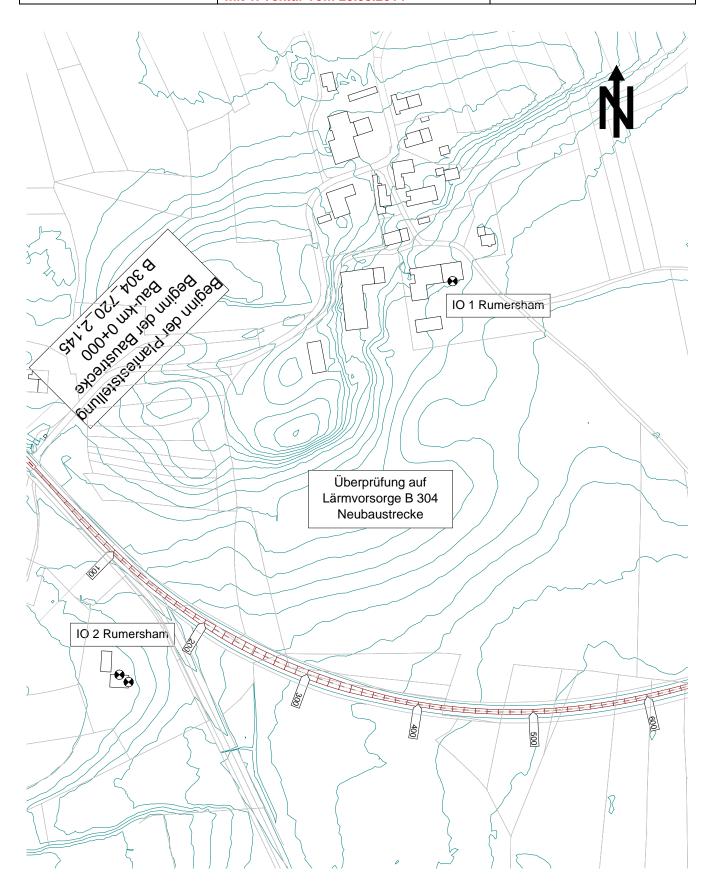
B 304 OU Obing	Feststellungsentwurf vom 15.02.2013	Unterlage 17.1T
	mit 1. Tektur vom 20.03.2014	

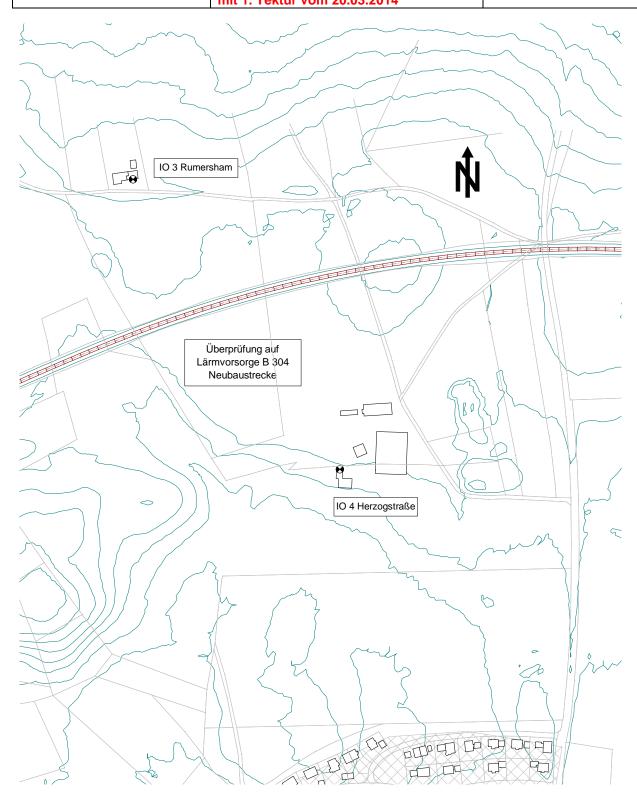
Übersicht über die im Einwirkungsbereich der Trasse vorhandenen Schutzbedürftigkeiten

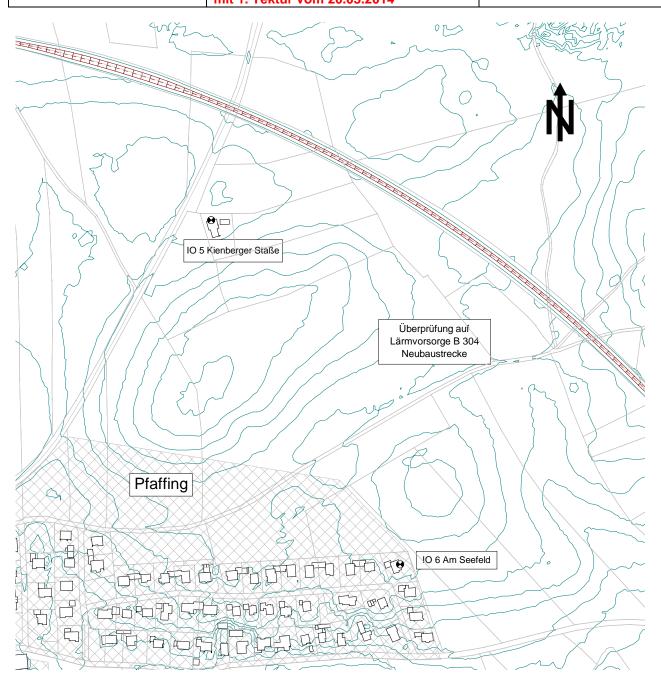
B 304 Neubaustrecke

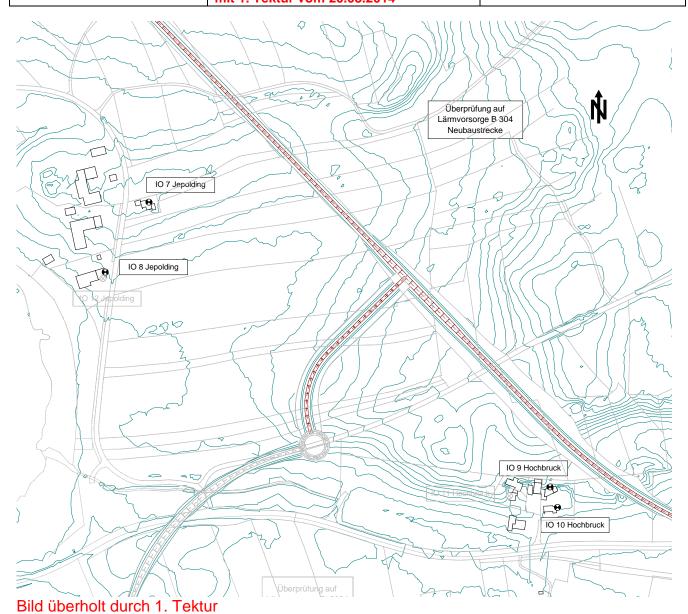
Immissionsort	Nutz		sions- zwert	Bau-km	Abstand	Höhendif- ferenz	Beurteilu L	ngspegel .r	Differenz	z Lr / GW		uch auf schutz
Bezeichnung		tags	nachts		zur Straße	IO/Straße	tags	nachts	tags	nachts		
		dB(A)	dB(A)		m	m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	tags	nachts
IO 1 Rumersham EG	MI	64	54	285.5	363.5	5.3	46.8	40.5	-17.2	-13.5	nein	nein
IO 1 Rumersham 1.OG	MI	64	54	285.5	363.5	7.8	47.4	41.1	-16.6	-12.9	nein	nein
IO 1 Rumersham 2.OG	MI	64	54	285.5	363.5	10.6	47.9	41.5	-16.1	-12.5	nein	nein
IO 2 Rumersham EG	MI	64	54	176.1	79.1	4.3	55.7	49.2	-8.3	-4.8	nein	nein
IO 2 Rumersham 1.OG	MI	64	54	176.1	79.1	6.8	56.2	49.8	-7.8	-4.2	nein	nein
IO 2 Rumersham 2.OG	MI	64	54	176.1	79.1	9.6	56.8	50.3	-7.2	-3.7	nein	nein
IO 2a Rumersham EG	MI	64	54	167.5	78.7	4.3	57.9	51.4	-6.1	-2.6	nein	nein
IO 2a Rumersham 1.OG	MI	64	54	167.5	78.7	6.8	57.4	50.9	-6.6	-3.1	nein	nein
IO 2a Rumersham 2.OG	MI	64	54	167.5	78.7	9.6	57.9	51.5	-6.1	-2.5	nein	nein
IO 3 Rumersham EG	MI	64	54	1054.7	156.4	4.1	52.2	45.8	-11.8	-8.2	nein	nein
IO 3 Rumersham 1.OG	MI	64	54	1054.7	156.4	6.6	52.4	46.1	-11.6	-7.9	nein	nein
IO 4 Herzogstraße EG	MI	64	54	1183.7	205.9	-0.4	50.8	44.5	-13.2	-9.5	nein	nein
IO 4 Herzogstraße 1.OG	MI	64	54	1183.7	205.9	2.1	51.0	44.7	-13.0	-9.3	nein	nein
IO 5 Kienberger Straße EG	MI	64	54	2055.8	123.7	0.3	53.2	46.8	-10.8	-7.2	nein	nein
IO 5 Kienberger Straße 1.OG	MI	64	54	2055.8	123.7	2.8	53.5	47.2	-10.5	-6.8	nein	nein
IO 6 Am Seefeld EG	WA	59	49	2524.0	330.9	-0.2	47.6	41.2	-11.4	-7.8	nein	nein
IO 6 Am Seefeld 1.OG	WA	59	49	2524.0	330.9	2.3	47.7	41.3	-11.3	-7.7	nein	nein
IO 7 Jepolding EG	MI	64	54	2992.9	174.4	2.9	52.0	45.6	-12.0	-8.4	nein	nein
IO 7 Jepolding 1.OG	MI	64	54	2992.9	174.4	5.4	52.1	45.7	-11.9	-8.3	nein	nein
IO 8 Jepolding EG	MI	64	54	3019.2	280.2	-0.2	47.8	41.4	-16.2	-12.6	nein	nein
IO 8 Jepolding 1.OG	MI	64	54	3019.2	280.2	2.3	48.1	41.7	-15.9	-12.3	nein	nein
IO 8 Jepolding 2.OG	MI	64	54	3019.2	280.2	5.1	48.4	42.0	-15.6	-12.0	nein	nein
IO 9 Hochbruck EG	MI	64	54	3626.7	58.9	3.1	53.0	46.6	-11.0	-7.4	nein	nein
IO 9 Hochbruck 1.OG	MI	64	54	3626.7	58.9	5.6	54.8	48.4	-9.2	-5.6	nein	nein
IO 10 Hochbruck EG	MI	64	54	3649.7	73.4	1.5	53.1	46.7	-10.9	-7.3	nein	nein
IO 10 Hochbruck 1.OG	MI	64	54	3649.7	73.4	4.0	54.0	47.6	-10.0	-6.4	nein	nein

Zeichenerklärung: IO = Immissionsort Lr = Beurteilungspegel GW = Grenzwert

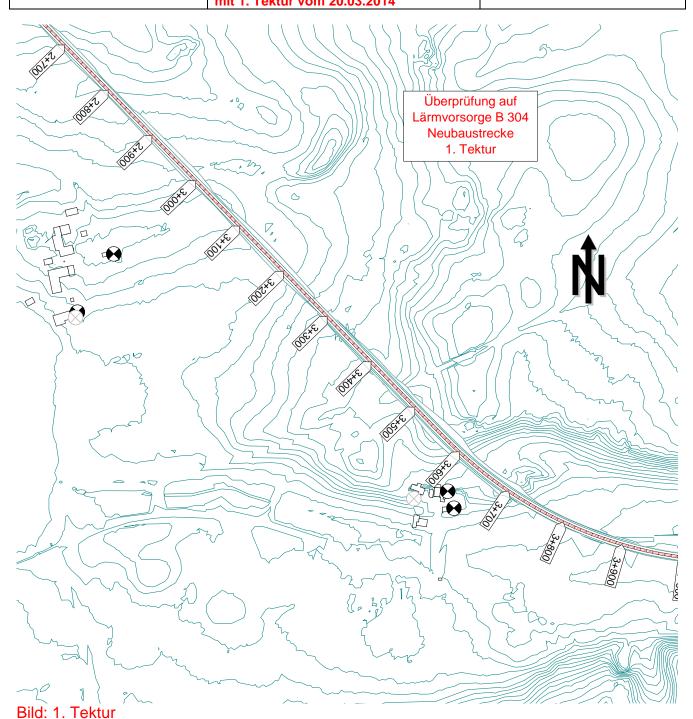








B 304 OU Obing



Die nächstgelegenen Anwesen der Neubaustrecke der B 304 wurden auf Lärmvorsorge untersucht.

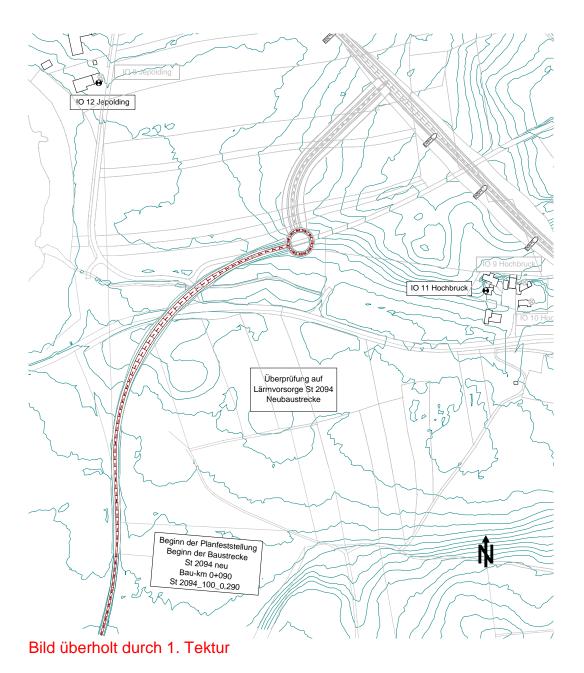
Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht bzw. für Dorf- / Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten sondern bis zu rund 18 dB(A) am Tag und bis zu rund 14 dB(A) in der Nacht unterschritten.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Straßenbaulastträger sind bei keinem Anwesen erfüllt.

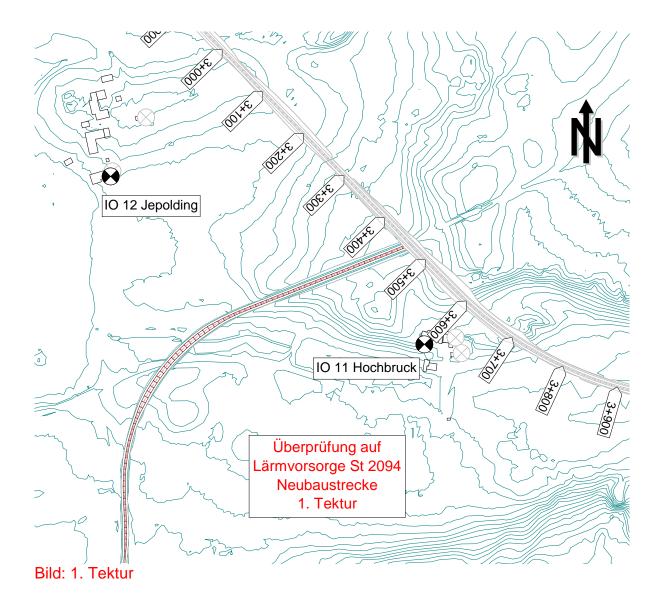
B 304 OU Obing	Feststellungsentwurf vom 15.02.2013	Unterlage 17.1T
	mit 1. Tektur vom 20.03.2014	

St 2094 Neubaustrecke

Immissionsort	Nutz		Immissions- grenzwert		Abstand	Höhen- differenz	Beurteilungs- pegel Lr		Differenz Lr / GW		Anspruch auf Lärmschutz	
Bezeichnung		tags	nachts		zur Straße	IO/Straße	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
		dB(A)	dB(A)		m	m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		
IO 11 Hochbruck EG	MI	64	54	377.6	249.5	5.6	43.0	36.4	-21.0	-17.6	nein	nein
IO 11 Hochbruck 1.OG	MI	64	54	377.6	249.5	8.1	43.2	36.6	-20.8	-17.4	nein	nein
IO 12 Jepolding EG	MI	64	54	527.0	312.0	4.1	43.3	36.6	-20.7	-17.4	nein	nein
IO 12 Jepolding 1.OG	MI	64	54	527.0	312.0	6.6	43.4	36.8	-20.6	-17.2	nein	nein
IO 12 Jepolding 2.OG	MI	64	54	527.0	312.0	9.4	43.6	36.9	-20.4	-17.1	nein	nein



Immissionsort	Nutz	Immissions- grenzwert		Bau-km	Abstand	Höhendif- ferenz	Beurteilungspe- gel Lr		Differenz Lr / GW		Anspruch auf Lärmschutz	
Bezeichnung		tags	nachts		zur Stra- ße	IO/Straße	tags	nachts	tags	nachts		
		dB(A)	dB(A)		m	m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	tags	nachts
IO 11 Hochbruck EG	MI	64	54	873.9	167.9	-1.9	44.3	37.6	-19.7	-16.4	nein	nein
IO 11 Hochbruck 1.OG	MI	64	54	873.9	167.9	0.6	45.0	38.3	-19.0	-15.7	nein	nein
IO 12 Jepolding EG	MI	64	54	540.0	309.7	3.5	44.0	37.3	-20.0	-16.7	nein	nein
IO 12 Jepolding 1.OG	MI	64	54	540.0	309.7	6.0	44.1	37.4	-19.9	-16.6	nein	nein
IO 12 Jepolding 2.OG	MI	64	54	540.0	309.7	8.8	44.3	37.6	-19.7	-16.4	nein	nein



Die nächstgelegenen Anwesen der Neubaustrecke der St 2094 wurden auf Lärmvorsorge untersucht.

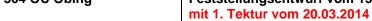
Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Dorf- / Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten sondern mit bis zu rund 21 20 dB(A) am Tag und 48 17 dB(A) in der Nacht unterschritten.

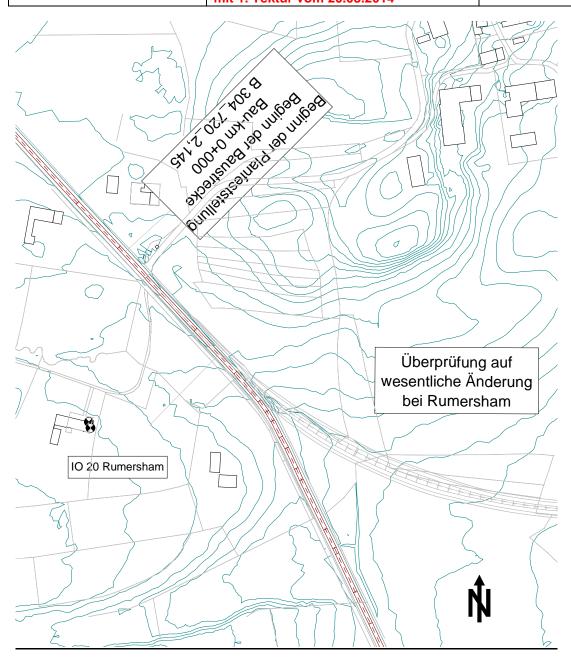
Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Straßenbaulastträger sind bei keinem Anwesen erfüllt.

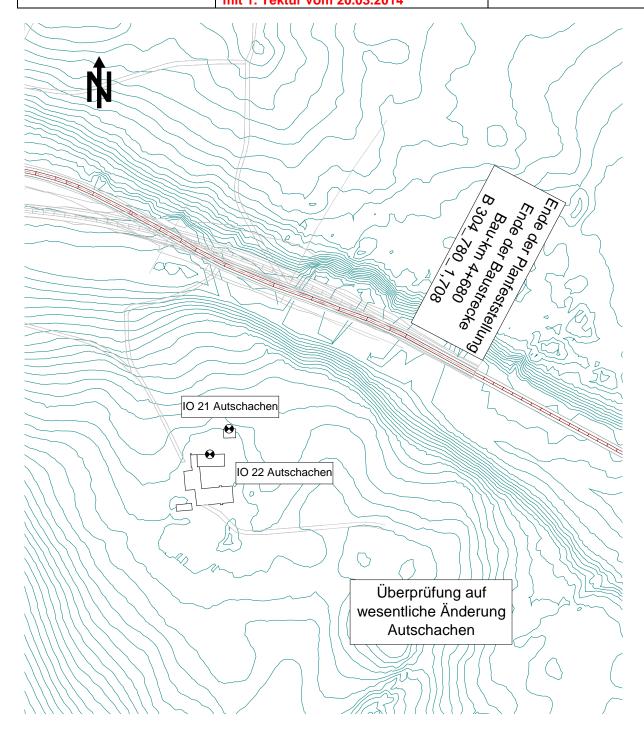
B 304 OU Obing	Feststellungsentwurf vom 15.02.2013	Unterlage 17.1T		
	mit 1. Tektur vom 20.03.2014			

B 304 Überprüfung auf wesentliche Änderung bei Rumersham und Autschachen

Immissionsort IO	Beurteilungspegel Nullfall		Beurteilungspegel Planfall		Differenz Plan- fall/Nullfall		Erhöhung des Beurteilungs- pegels		Beurteilungs- pegel >70 dB(A)	Beurteilungs- pegel >60 dB(A)
Bezeichnung	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	>3 dB(A)		tags	nachts
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	tags	nachts	dB(A)	dB(A)
IO 20 Rumersham EG	53.9	47.5	54.4	47.9	0.4	0.4	nein	nein	nein	nein
IO 20 Rumersham 1.OG	54.3	47.8	54.7	48.2	0.4	0.4	nein	nein	nein	nein
IO 20a Rumersham EG	53.5	47.1	53.2	46.7	-0.3	-0.3	nein	nein	nein	nein
IO 20a Rumersham 1.OG	53.8	47.4	53.5	47.0	-0.3	-0.3	nein	nein	nein	nein
IO 22 Autschachen EG	51.5	45.1	51.1	44.7	-0.4	-0.4	nein	nein	nein	nein
IO 22 Autschachen 1.OG	51.8	45.4	51.6	45.1	-0.3	-0.3	nein	nein	nein	nein
IO 21 Autschachen EG	53.2	46.8	52.4	46.0	-0.7	-0.8	nein	nein	nein	nein
IO 21 Autschachen 1.OG	53.8	47.4	53.3	46.8	-0.6	-0.6	nein	nein	nein	nein







Im Bereich des Ausbaus am Beginn der Baustrecke bei Rumersham und am Ende der Baustrecke bei Autschachen bleibt die Zunahme der Lärmbelastung unter der Grenze von 3 dB(A).

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Straßenbaulastträger sind bei dem Anwesen nicht erfüllt.