

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern

Straße / Abschnittsnummer / Station: St2027 / 300 / 1,334 bis 0,633

Ausbau bei Forsthofen, BA III


PROJIS-Nr.:

Feststellungsentwurf

Immissionstechnische Untersuchungen

aufgestellt:

Staatliches Bauamt Kempten



Markus Kreitmeier, Baudirektor
Kempten, den 20.01.2020

Inhaltsverzeichnis

- 1. Gegenstand der Untersuchung**
- 2. Örtliche Gegebenheiten und Ausbauvorhaben**
- 3. Beurteilung der Baumaßnahme**
- 4. Schallemissionen aus Straßenverkehr**
- 5. Schallemissionen und Beurteilung**
- 6. Ermittlung der Luftqualität**
- 7. Zusammenfassung**

1. Gegenstand der Untersuchung

Die vorliegende Untersuchung behandelt die schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Ausbaumaßnahme der St2027, Schwabmünchen - Mittelneufnach, Ausbau bei Forsthofen BA III.

2. Örtliche Gegebenheiten und Ausbauvorhaben

Die vorliegende Linienplanung beinhaltet den Ausbau der Staatsstraße 2027 Schwabmünchen - Mittelneufnach mit Anlage eines Geh- und Radweges im Streckenabschnitt zwischen der OD Höfen und der Einmündung Aletshofen. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf den Streckenabschnitt von Abschnitt 300, Station 1,334 bis Station 0,633 mit einer Länge von rd. 0,700 km. Die Linienführung der geplanten Maßnahme verfolgt in erster Linie eine möglichst bestandsnahe Trassierung. Bebauung ist hierbei ausschließlich im Bereich der OD Höfen vorhanden. Die nächstgelegenen Gebäude mit Wohnnutzung liegen im Bereich der Ortsdurchfahrt Höfen in einem Abstand zur Fahrbahnachse zwischen 8,0 und 25,5 m.

3. Beurteilung der Baumaßnahme

Zur Untersuchung der schalltechnischen Auswirkungen der St 2027 auf die umliegenden Anwesen wurden die Berechnungen auf der Grundlage der „Verkehrslärmschutzverordnung“ - 16. BImSchV durchgeführt.

Dabei wurden die Verkehrsprognosewerte für das Jahr 2030 für die Berechnung zu Grunde gelegt (siehe Erläuterungsbericht Unterlage 1).

Der Ausbau der St 2027 stellt einen erheblichen baulichen Eingriff gemäß 16. BImSchV dar.

Voraussetzung für einen Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen (Lärmvorsorge) ist bei einem erheblichen baulichen Eingriff, wenn durch ihn der bisher vorhandene Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort

- (um mindestens 3 dB(A) erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 Alternative 1 der 16. BImSchV)
- auf mindestens 70 dB(A)/tags oder mindestens 60 dB(A)/nachts erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 Alternative 2 der 16. BImSchV);
- von mindestens 70 dB(A)/tags oder mindestens 60 dB(A)/nachts weiter erhöht wird - dies gilt nicht für Gewerbegebiete - (§ 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV).

Die Art der Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen der gemeindlichen Bauleitplanung. Im vorliegenden Fall liegen die untersuchten Gebäude ausschließlich in Dorf- und Mischgebieten mit einem Grenzwert für Lärmvorsorge von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

4. Schallemissionen aus Straßenverkehr

Innerhalb der geplanten Straßenbaumaßnahme sind die Schallemissionen aus dem Straßenverkehr in zwei Bereiche einzustufen.

Bereich 1: Freie Strecke

Bau-km 2+150 bis 2+716

Verkehrsmengen und Emissionspegel (Prognose 2030, Gesamtbelastung)								
Straßenabschnitt	DTV in Kfz/24 h	Lkw- Anteil (in %)		Geschwindigkeiten		DStrO [dB(A)]	Emissionspegel L _{m,E} [dB(A)]	
		Tag	Nacht	Pkw	Lkw		Tag	Nacht
Planung (2030)	2000	8,0	8,0	100	60	0	59,6	50,8
Bestand (2015)	1683	5,2	6,6	100	60	0	58,5	49,9

Bereich 2: Ortsdurchfahrt Höfen

Bau-km 2+716 bis 2+846

Verkehrsmengen und Emissionspegel (Prognose 2030, Gesamtbelastung)								
Straßenabschnitt	DTV in Kfz/24 h	Lkw- Anteil (in %)		Geschwindigkeiten		DStrO [dB(A)]	Emissionspegel L _{m,E} [dB(A)]	
		Tag	Nacht	Pkw	Lkw		Tag	Nacht
Planung (2030)	2000	8,0	8,0	50	50	0	55,9	47,2
Bestand (2015)	1683	5,2	6,6	50	50	0	54,1	45,9

5. Schallimmissionen und Beurteilung

Der Emissionspegel L_{m,E} im Zuge der St 2027 und der Immissionspunkt in Höfen wurden für den Tag- und Nachtzeitraum über das Verfahren „Lange Gerade“ berechnet.

Ortsdurchfahrt Höfen

Berechnungspunkt	Bestand dB(A)		Planung dB(A)		Diff. dB(A)	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Gebäude im Abstand von 8,0 m zur Achse (1. OG)	61	52	62	54	1,0	2,0

Es wird hierbei auf volle dB(A) aufgerundet. Die Erhöhung ist neben der Verkehrszunahme auch einem höher geschätzten Schwerverkehrsanteil geschuldet.

Der bauliche Eingriff stellt keine wesentliche Änderung dar. Damit sind die Voraussetzungen für einen Lärmschutz nach Lärmvorsorge nicht gegeben.

Die Grenzwerte für eine alternative Lärmsanierung für Dorf-/Mischgebiete betragen 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts und werden erheblich unterschritten.

6. Ermittlung der Luftqualität

Die Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (Ausgabe 2012) ist erst ab einem DTV von 5000 Kfz/24h anzuwenden. Bei Verkehrsbelastungen unter 5.000 Kfz/24 h mit den üblichen Schwerverkehrsanteilen und bei normalen Wetterlagen sind nach der RLUS auch im straßennahen Bereich keine kritischen Kfz-bedingten Schadstoffbelastungen zu erwarten.

7. Zusammenfassung

Der Ausbau der St 2027 führt an keinem Gebäude zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte.

Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen aus dieser Baumaßnahme auf der Grundlage der 16. BImSchV bestehen daher nicht.

Die vorliegende Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass als Folge der Ausbaumaßnahme keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Eine Überschreitung der Grenz- und Zielwerte nach der 39. BImSchV ist bei den Luftschadstoffen nicht zu erwarten.