

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



Planfestgestellt mit Beschluss
der Regierung von Oberbayern
Az. 32-4354.2-16-1
München, 29.04.2016


Messerer
Regierungsrätin

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. BImSchV 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 Ausschachen wurde jeweils die Überprüfung auf wesentliche Änderung durchgeführt.

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

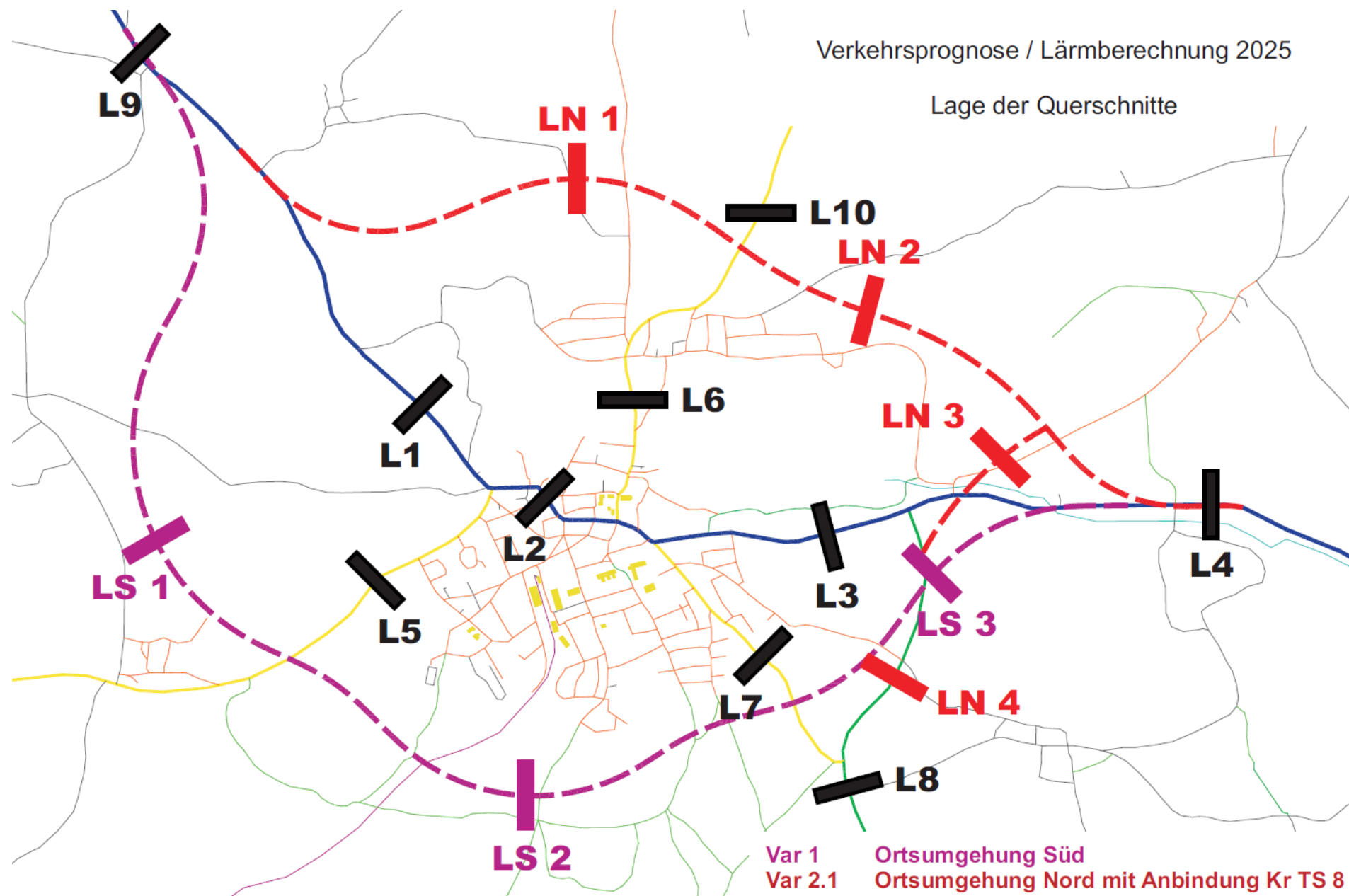
Nutzungsart	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
4. in Gewerbegebieten	69	59

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:



L1	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{SV} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	6632	1340	20,2%	381	68	19,0%	27,7%
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 [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	7888	1531	19,4%	453	80	18,3%	26,6%
Prognoseplanfall Nord	3317	437	13,2%	190	34	12,4%	18,1%
Prognoseplanfall Süd	2930	505	17,2%	168	30	16,2%	23,6%

L3	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{SV} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	5929	1349	22,8%	340	60	21,4%	31,2%
Prognoseplanfall Nord	1181	236	20,0%	68	12	18,8%	27,4%
Prognoseplanfall Süd	1348	307	22,8%	77	14	21,5%	31,2%

L4	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{SV} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	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]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	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 [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	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 [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{SV} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	3088	0	0,0%	177	31	0,0%	0,0%
Prognoseplanfall Nord	2500	0	0,0%	144	26	0,0%	0,0%
Prognoseplanfall Süd	3141	0	0,0%	180	32	0,0%	0,0%

L8	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{SV} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	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 [%]
Prognosenußfall	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 [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{SV} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognosenußfall	1636	128	7,8%	94	17	7,4%	10,7%
Prognoseplanfall Nord	1636	128	7,8%	94	17	7,4%	10,7%
Prognoseplanfall Süd	1636	128	7,8%	94	17	7,4%	10,7%

LS 1	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{SV} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognoseplanfall Süd	4107	880	21,4%	236	42	20,2%	29,4%

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

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

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

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

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

LN 4	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	p _{SV} [%]	m _T [Kfz/h]	m _N [Kfz/h]	p _T [%]	p _N [%]
Prognoseplanfall Nord	3679	536	14,6%	211	38	13,7%	20,0%

Aufbereitung der Verkehrsdaten
Ortsumgehung Obing
Verkehrsprognose / Lärmberechnung 2025

Verkehrsdaten überholt durch 1.Tektur

L1	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	6632	1340	20,2%	381	69	19,0%	27,7%
Prognoseplanfall Nord	3437	698	17,4%	197	35	16,4%	23,9%
Prognoseplanfall Süd							

L2	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	7888	1531	19,4%	453	80	18,3%	26,6%
Prognoseplanfall Nord	3386	403	11,9%	194	35	11,2%	16,3%
Prognoseplanfall Süd							

L3	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	5929	1349	22,6%	340	60	21,4%	31,2%
Prognoseplanfall Nord	2014	255	12,7%	116	21	11,9%	17,4%
Prognoseplanfall Süd							

L4	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	6784	1506	22,2%	389	69	20,9%	30,5%
Prognoseplanfall Nord	6784	1506	22,2%	390	69	20,9%	30,4%
Prognoseplanfall Süd							

L5	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	1642	168	10,2%	94	17	9,6%	14,0%
Prognoseplanfall Nord	1642	168	10,2%	94	17	9,6%	14,0%
Prognoseplanfall Süd							

L6	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	2734	211	7,7%	157	28	7,3%	10,6%
Prognoseplanfall Nord	1921	183	9,5%	110	20	9,0%	13,1%
Prognoseplanfall Süd							

L7	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	3088	0	0,0%	177	31	0,0%	0,0%
Prognoseplanfall Nord	2003	0	0,0%	115	20	0,0%	0,0%
Prognoseplanfall Süd							

L8	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	5436	536	9,9%	312	55	9,3%	13,5%
Prognoseplanfall Nord	5436	536	9,9%	312	55	9,3%	13,5%
Prognoseplanfall Süd							

L9	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	6710	1394	20,6%	385	68	19,6%	28,5%
Prognoseplanfall Nord	6710	1394	20,6%	385	68	19,6%	28,5%
Prognoseplanfall Süd							

L10	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognosenußfall	1636	128	7,8%	94	17	7,4%	10,7%
Prognoseplanfall Nord	1636	128	7,8%	94	17	7,4%	10,7%
Prognoseplanfall Süd							

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

LN 2	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Nord	5076	1095	21,6%	291	52	20,3%	29,6%

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

LN 4	DTV	sv	p _{sv}	m _T	m _N	p _T	p _N
	[ktz/24h]	[ktz/24h]	[%]	[ktz/h]	[ktz/h]	[%]	[%]
Prognoseplanfall Nord	3749	536	14,3%	215	38	13,5%	19,6%

Aufbereitung der Verkehrsdaten
Ortsumgebung Obing
Verkehrsprognose / Lärmrechnung 2025

Tektur der Verkehrsdaten

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

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 Nullfall 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	Immissionsgrenzwert		Bau-km	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 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	47.5	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	47.9	41.5	-11.1	-7.5	nein	nein
IO 7 Jepolding EG	MI	64	54	2992.9	174.4	2.4	52.2	45.7	-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	47.9	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	48.7	-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

Übersicht über die im Einwirkungsbereich der Trasse vorhandenen Schutzbedürftigkeiten

B 304 Neubaustrecke

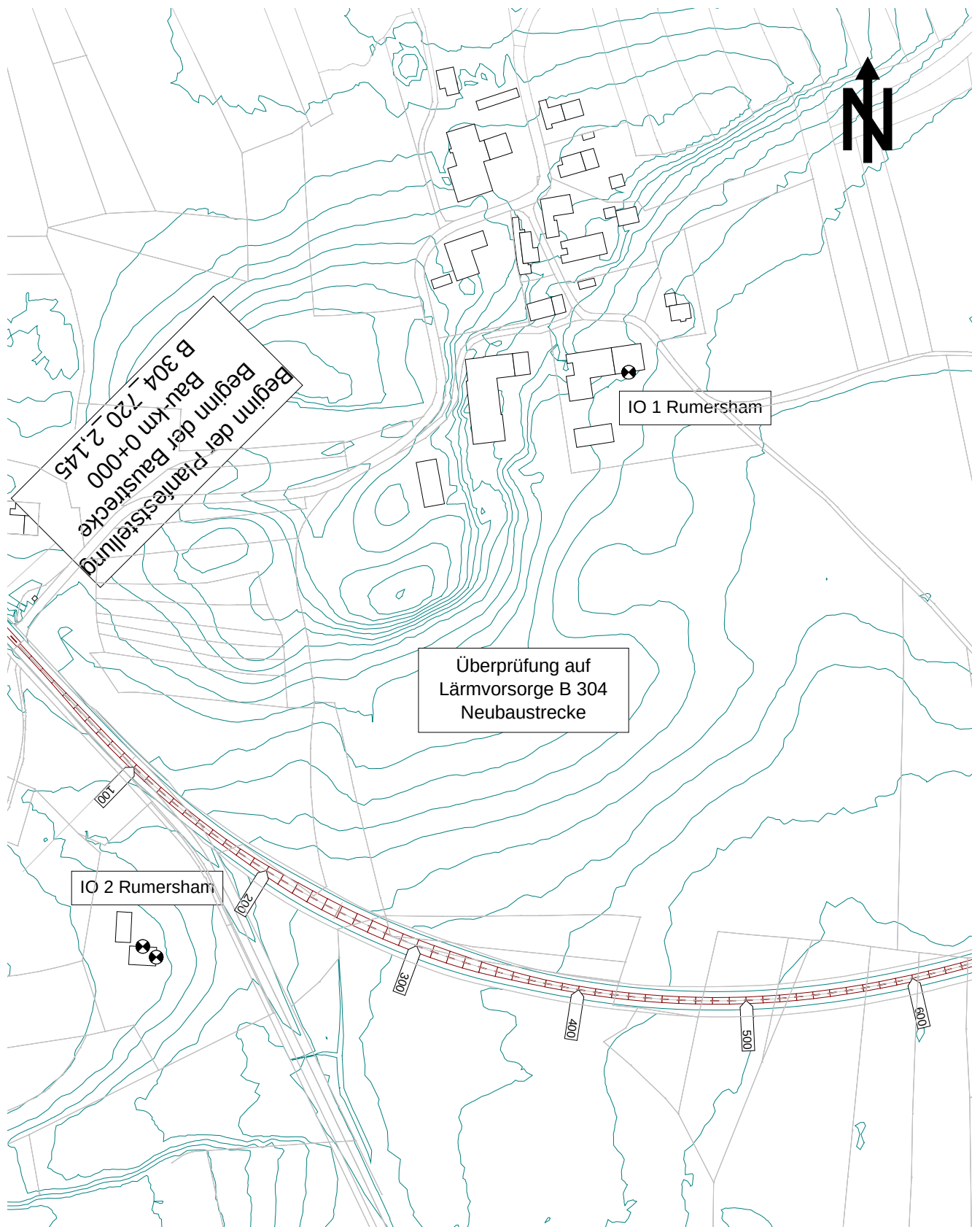
Immissionsort	Nutz	Immissionsgrenzwert		Bau-km	Abstand	Höhendifferenz	Beurteilungspegel Lr		Differenz Lr / GW		Anspruch auf Lärmschutz	
Bezeichnung		tags	nachts		zur Straße	IO/Straße	tags	nachts	tags	nachts		
		dB(A)	dB(A)		m	m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	tags	nachts
IO 1 Rumersham EG	MI	64	54	285.5	363.5	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

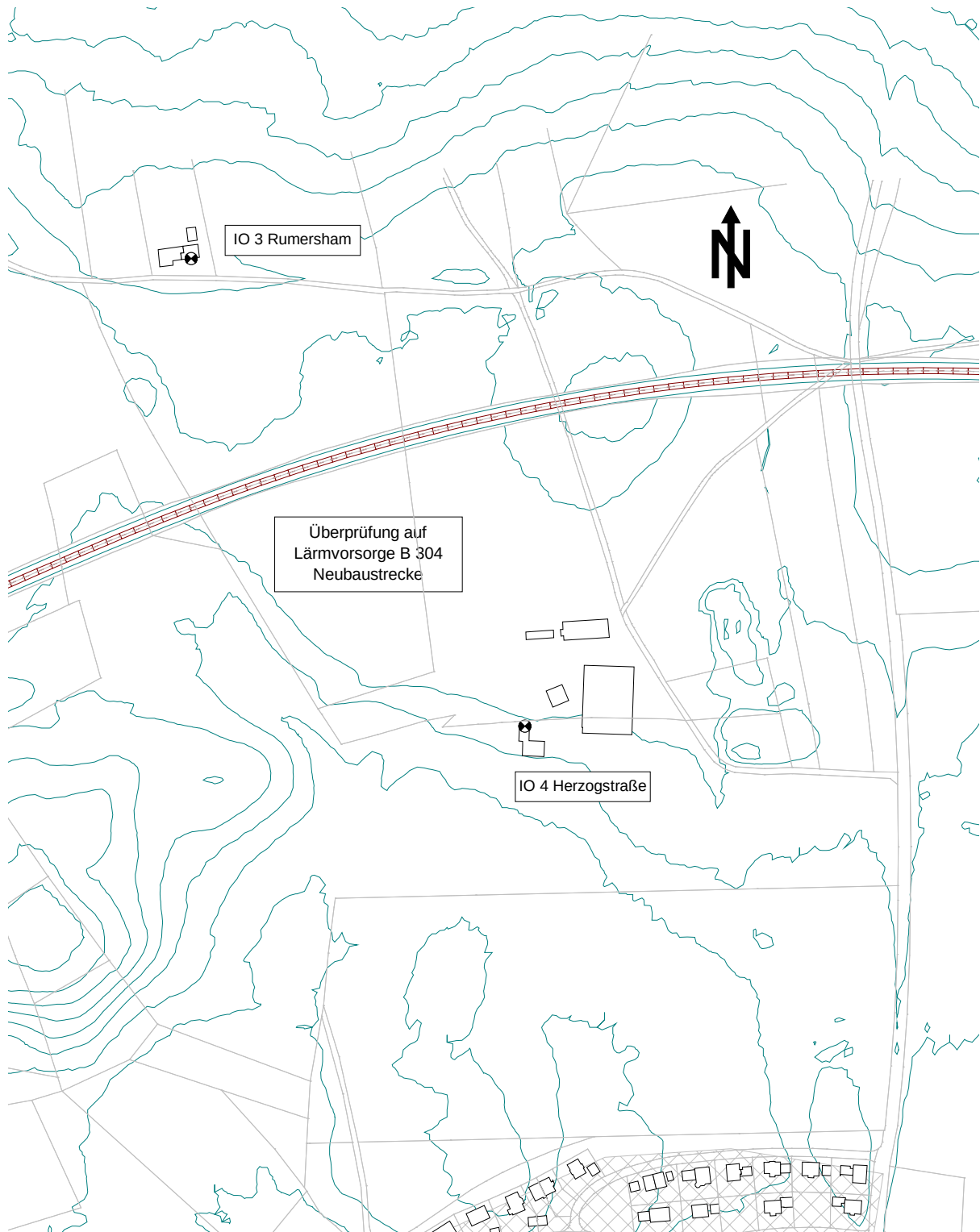
Zeichenerklärung:

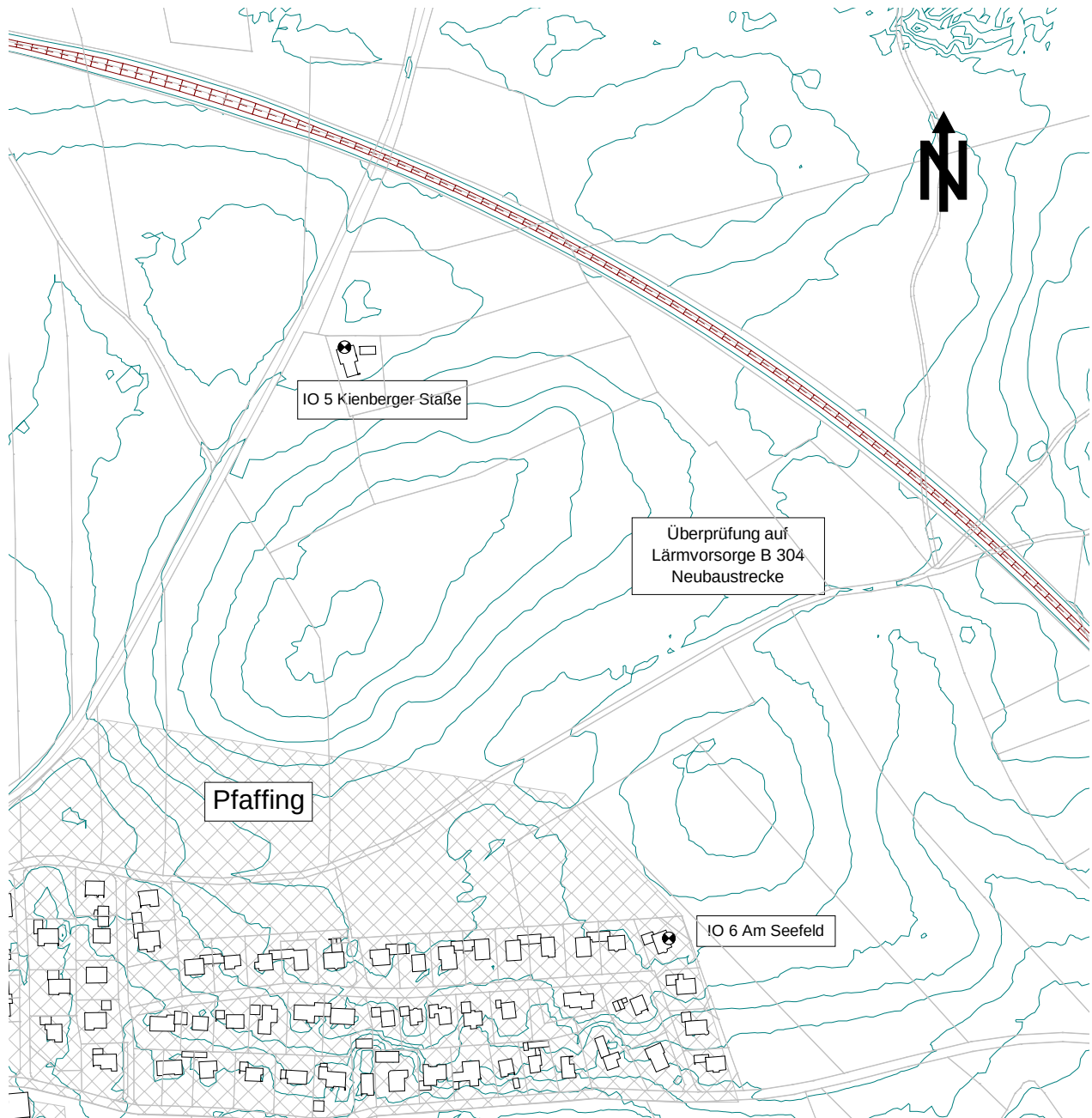
IO = Immissionsort

Lr = Beurteilungspegel

GW = Grenzwert







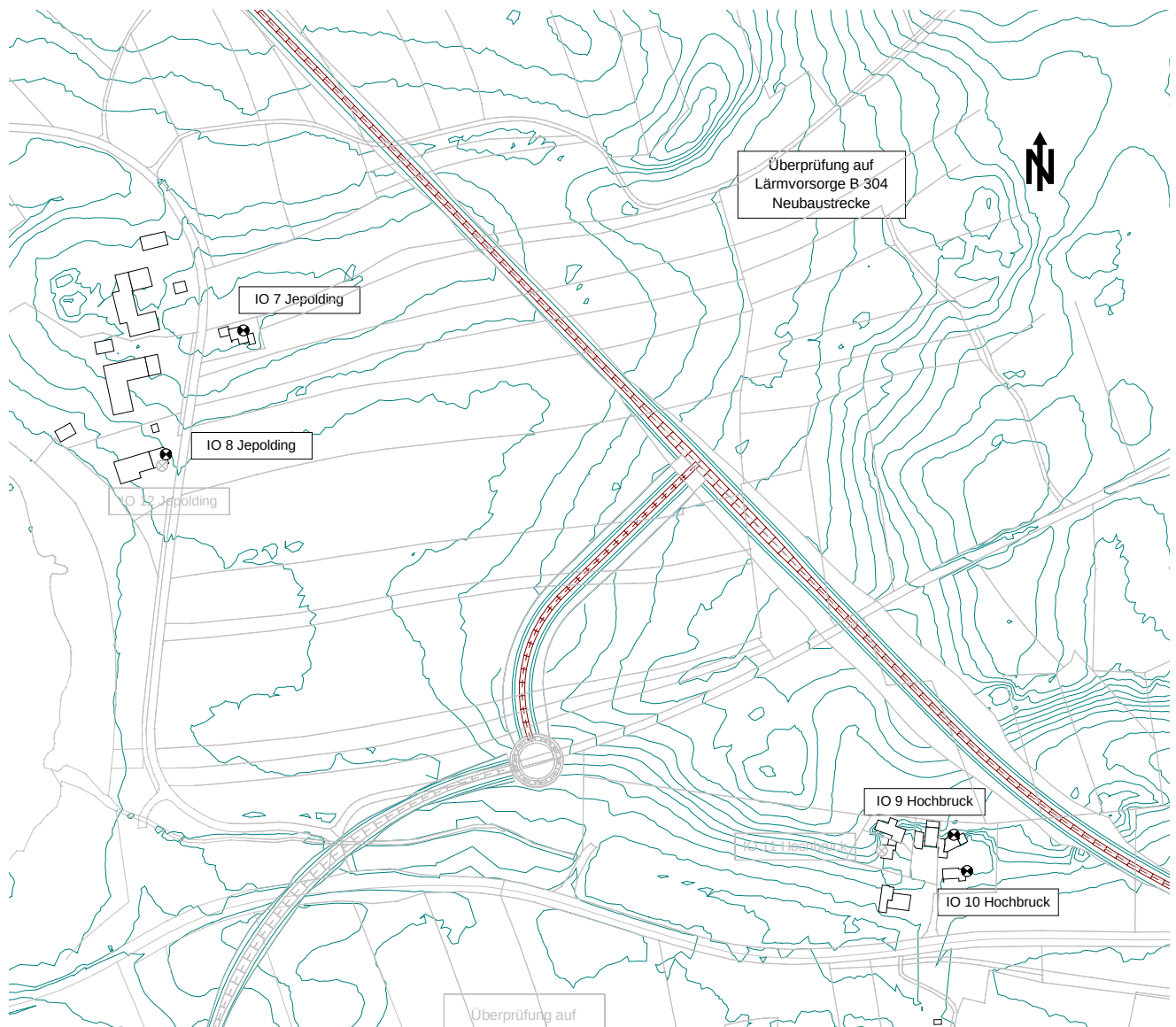


Bild überholt durch 1. Tektur

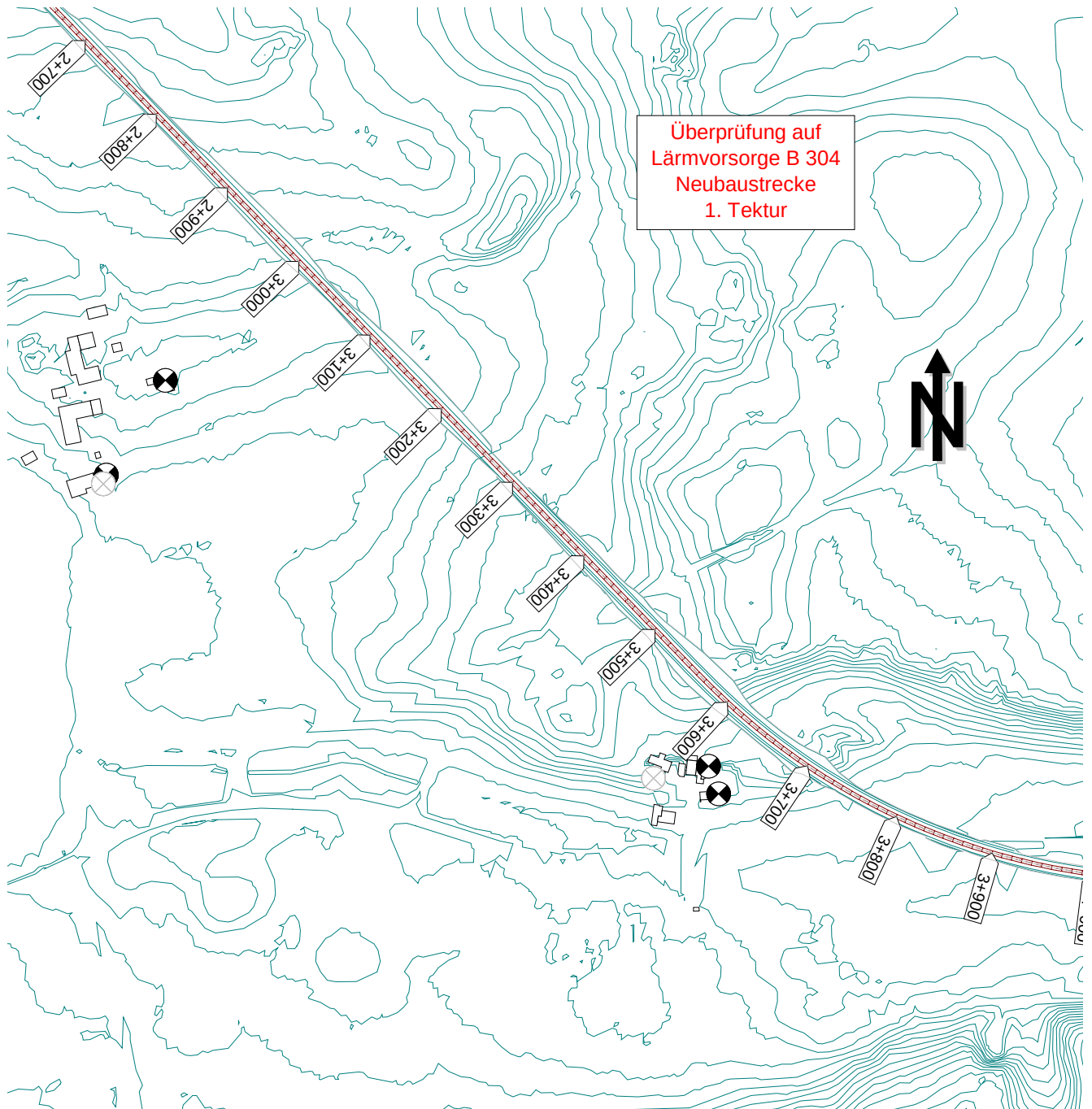


Bild: 1. Tektur

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.

St 2094 Neubaustrecke

Immissionsort	Nutz	Immissionsgrenzwert		Bau-km	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	Ml	64	54	377.6	249.5	5.6	43.0	36.4	-21.0	-17.6	nein	nein
IO 11 Hochbruck 1.OG	Ml	64	54	377.6	249.5	8.1	43.2	36.6	-20.8	-17.4	nein	nein
IO 12 Jepolding EG	Ml	64	54	527.0	312.0	4.1	43.3	36.6	-20.7	-17.4	nein	nein
IO 12 Jepolding 1.OG	Ml	64	54	527.0	312.0	6.6	43.4	36.8	-20.6	-17.2	nein	nein
IO 12 Jepolding 2.OG	Ml	64	54	527.0	312.0	9.4	43.6	36.9	-20.4	-17.1	nein	nein

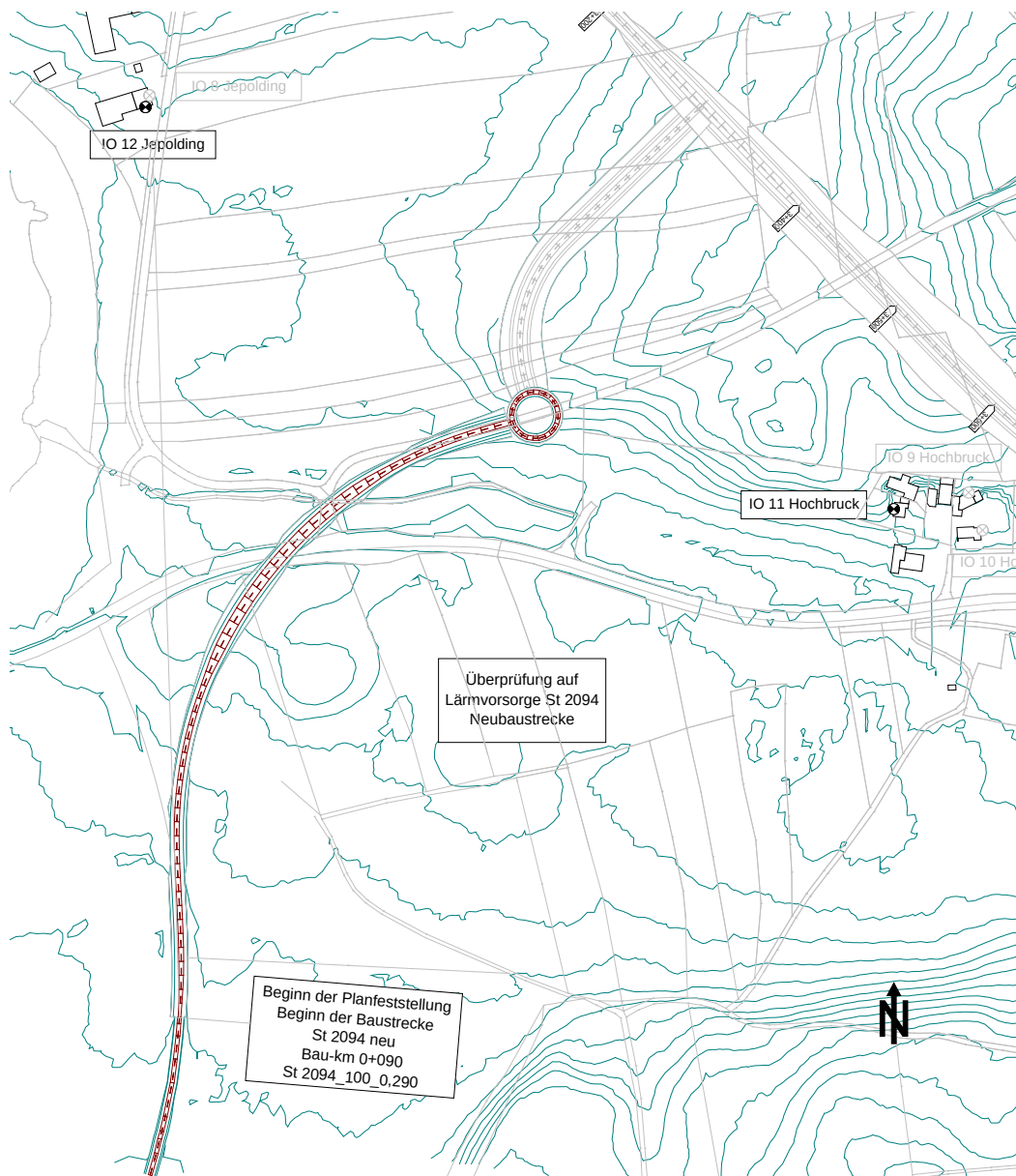


Bild überholt durch 1. Tektur

Immissionsort	Nutz	Immissionsgrenzwert		Bau-km	Abstand zur Straße	Höhendifferenz IO/Straße	Beurteilungsspiegel Lr		Differenz Lr / GW		Anspruch auf Lärmschutz	
		tags	nachts				tags	nachts	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

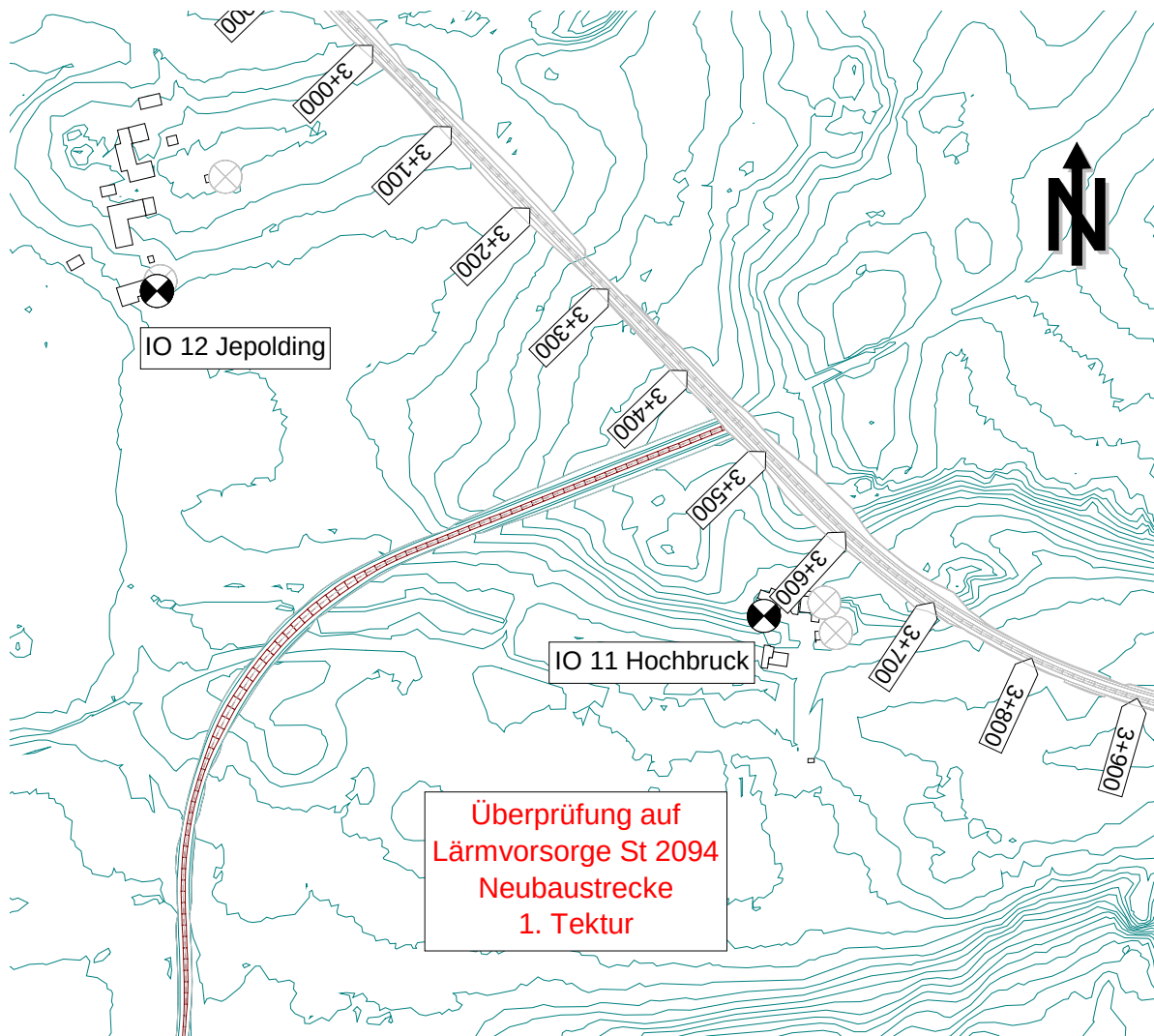


Bild: 1. Tektur

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

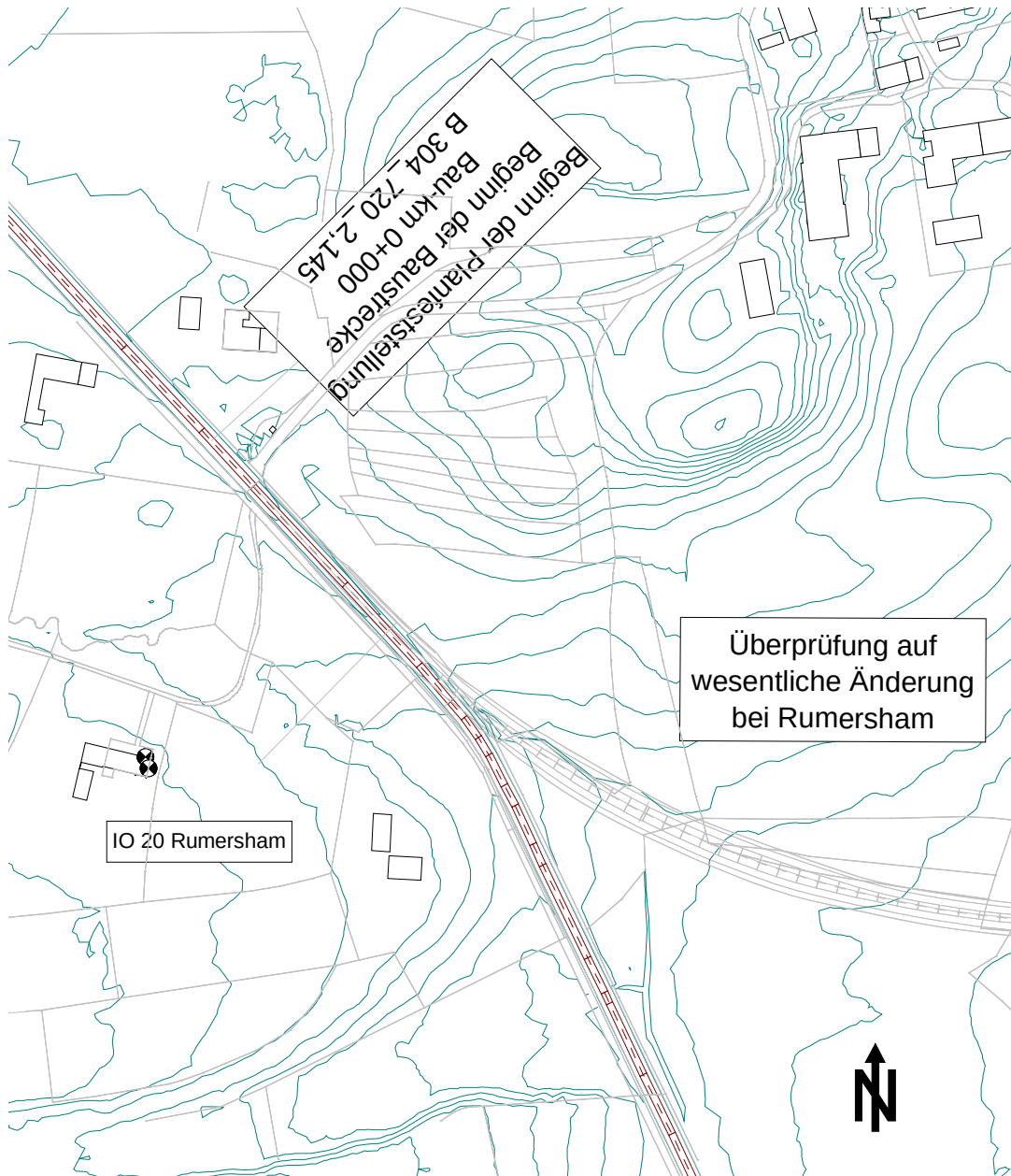
Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Dorf- / Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten sondern mit bis zu rund 21 20 dB(A) am Tag und 18 17 dB(A) in der Nacht unterschritten.

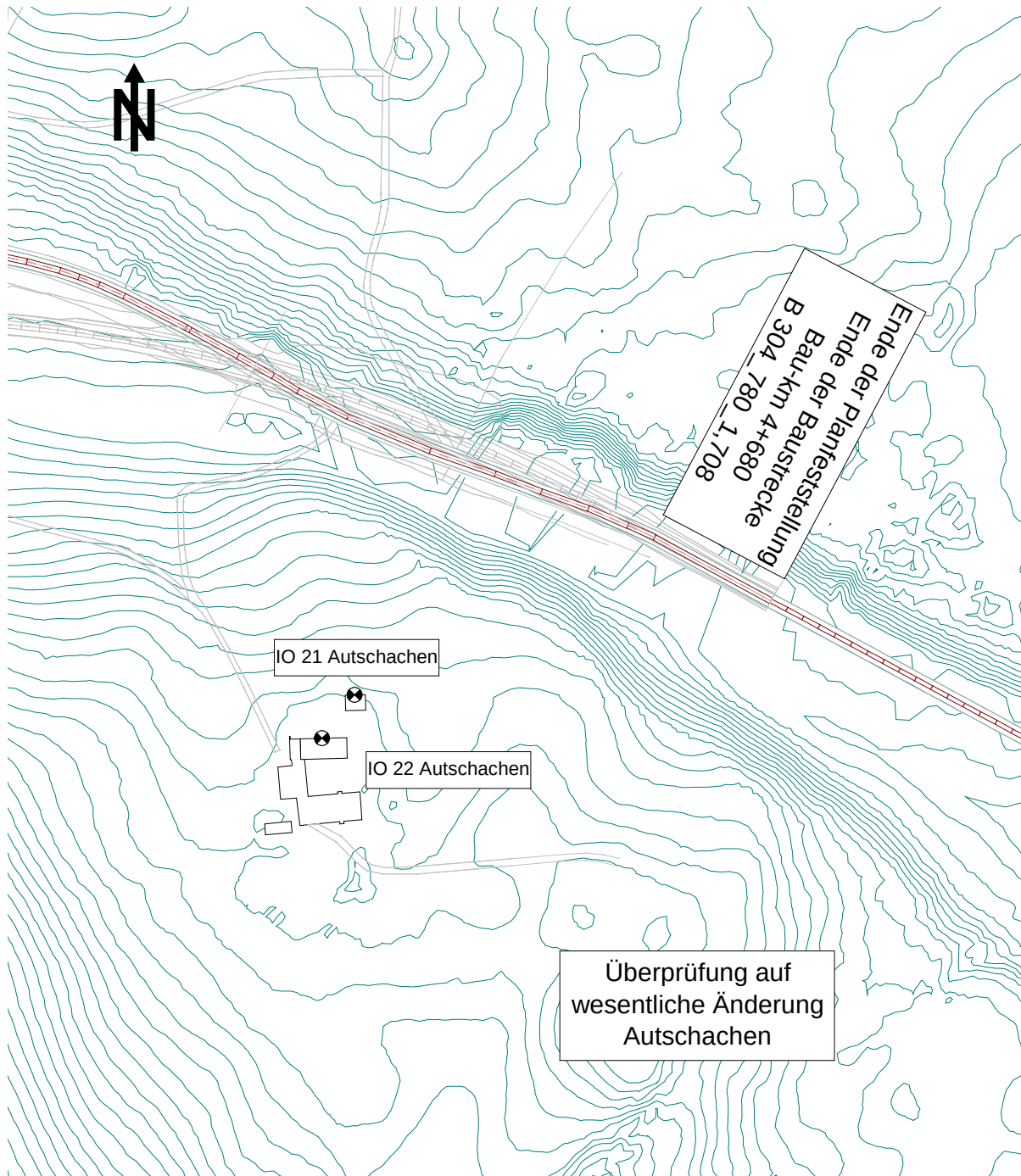
Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Straßenbaulastträger sind bei keinem Anwesen erfüllt.

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

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)
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	>3 dB(A)		tags	nachts
Bezeichnung	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.