

Straße:	<u>A 63</u>	Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz
Nächster Ort:	<u>Steinbach</u>	
Baulänge:	<u>1.015 km</u>	Landesbetrieb Straßen und Verkehr Kaiserslautern
Länge der Anschlüsse:	<u></u>	

15

Planfeststellung

**- Erläuterungsbericht -
- Schalltechnische Untersuchung -**

A63
Tank –und Rastanlage
Donnersberg

<p>Aufgestellt Kaiserslautern, den 30.März 2005</p> <p><i>gez. Richard Lutz</i></p>	



1 ZIEL DER UNTERSUCHUNG	3
2 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN	3
3 BEURTEILUNGSGRUNDLAGEN	3
4 SCHALLTECHNISCHE BERECHNUNG	4
4.1 AUSGANGSDATEN	4
4.2 ERGEBNIS DER SCHALLTECHNISCHEN BERECHNUNG	5
5 BEURTEILUNG DER LÄRMSITUATION	5

Anhang:

- 1. Ergebnistabelle Blatt 1-2**
- 2. Lageplanskizze Bestand**
- 3. Lageplanskizze Neubau**
- 4. Verkehrsbelastung der Fahrgassen**

1 Ziel der Untersuchung

Die vorliegende Untersuchung umfasst den Umbau einer unbewirtschafteten Rastanlage in eine Tank- und Rastanlage an der A 63 bei Steinbach.

Eine schalltechnische Überprüfung erfolgt an repräsentativen Wohngebäuden der Randbebauung der Ortslage Steinbach, sowie an dem Aussiedlerhof Mühlbusch.

Ziel der folgenden Untersuchung ist, die Höhe der Belästigung durch den Verkehrslärm zu ermitteln und evtl. erforderlich werdende Lärmschutzmaßnahmen aufzuzeigen.

2 Berechnungsgrundlagen

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90“, die am 10.04.1990 vom Bundesminister für Verkehr eingeführt wurden.

3 Beurteilungsgrundlagen

Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) sowie der 16. und der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16.BImSchV, 24 BImSchV).

Nach der 16. BImSchV kommen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, wenn beim Bau oder der „wesentlichen Änderung“ einer Straße (Lärmvorsorge) die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Die Änderung ist „wesentlich“, 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 Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tag oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird.

Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge betragen:

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

Die Art der zu schützenden Bebauung ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen bzw. Flächennutzungsplänen.

4 Schalltechnische Berechnung

4.1 Ausgangsdaten

Die Prognoseverkehrsbelastung wird für das Jahr 2020 wie folgt festgelegt (Quelle: Bedarfsplanprognose 2010):

A63 DTV = 41000 Kfz/24 h
LKW-Anteil $p_t = 12,75 \%$ $p_n = 23,3 \%$

Die Belastung der Fahrgassen ergibt sich aus den geplanten Stellplätzen und den Fahrzeugbewegungen gemäß Tabelle 5 der RLS 90.

Die Verkehrsgeschwindigkeit wird auf der A63 mit 120 km/h für PKW und 80 km/h für LKW eingesetzt.

In den Fahrgassen der Tank- und Rastanlage wird mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h gerechnet.

Als Fahrbahnbelag wird Asphaltbeton < 0/11 zugrundegelegt.



4.2 Ergebnis der schalltechnischen Berechnung

Die schalltechnische Berechnung ist für 3 repräsentative Gebäude im unmittelbaren Bereich der neuen Tank- und Rastanlage durchgeführt worden.

Für die Randbebauung von Steinbach sind am Tag Lärmpegel in Höhe von 54 dB(A) bis 57 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A) bis 52 dB(A) zu erwarten. Am Mühlbusch betragen die Lärmpegel am Tag 54 dB(A) bis 61 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A) bis 56 dB(A)

5 Beurteilung der Lärmsituation

Bei der vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV.

Die Pegeldifferenz zwischen Lärmpegel ohne Ausbau und Lärmpegel mit Ausbau beträgt weniger als 3 dB(A), so dass die Kriterien der „wesentlichen Änderung“ nicht erfüllt sind.

Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

A 63
T+R Donnersberg

Anhang 1

16

Nummer	Spalte	Beschreibung
1	Obj.	Objekt-Nummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsorts
3	Station	original Spalte, ohne Formatierung
4	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
5	SW	Stockwerk
6	Nutz	Gebietsnutzung
7	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
8	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg
9-10	Bestand	Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau tags/nachts
11-12	Neubau	Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau tags/nachts
13-14	Diff. alt/neu	Differenz Prognose ohne/mit Ausbau tags/nachts
15	wes.	Wesentliche Änderung: ja/nein

A 63 T+R Donnersberg

Anhang 1

Obj. Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	Bestand		Neubau		Diff. alt/neu		wes. Änd.
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	S11-9 in dB	S14-12 in dB	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Mühlbusch; nordwest	24+270	NW	EG	MI	145,7	-9,8	59,5	54,0	60,6	55,0	1,1	1,0	nein
1		24+270	NW	1.OG	MI	145,7	-7,0	61,0	55,4	61,0	55,4	-0,1	0,0	nein
2	Mühlbusch; südwest	24+270	SW	EG	MI	155,6	-9,8	53,2	48,0	53,8	48,6	0,7	0,6	nein
2		24+270	SW	1.OG	MI	155,6	-7,0	57,0	52,0	55,4	50,2	-1,6	-1,8	nein
3	Steinbach; Brühlstr. 1	23+540	O	EG	MI	218,9	11,9	53,8	48,7	53,7	48,2	-0,1	-0,5	nein
3		23+540	O	1.OG	MI	218,9	14,7	54,4	49,3	54,3	48,8	-0,1	-0,5	nein
4	Steinbach; Brühlstr. 1	23+540	S	EG	MI	214,8	11,9	55,8	50,6	55,7	50,3	-0,1	-0,3	nein
4		23+540	S	1.OG	MI	214,8	14,7	56,6	51,5	56,5	51,1	-0,1	-0,4	nein
5	Steinbach; Obere Mühle	23+650	S	EG	MI	242,8	10,3	55,1	50,0	54,6	49,1	-0,5	-0,9	nein
5		23+650	S	1.OG	MI	242,8	13,1	56,7	51,5	56,2	50,9	-0,4	-0,6	nein