

# Schalltechnische Berechnungen

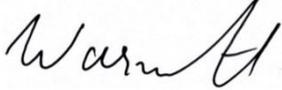
## Planfeststellung

### St 2172

„A 93 AS Neustadt a.d. WN. – Bärnau“

## Ortsumgehung Plößberg

von Bau-km 0-020 bis Bau-km 3+020  
von Abschn. 130; Station 2,084 bis Abschn. 220; Station 0,220

<p>Aufgestellt: Amberg, den 19.06.2017 Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach</p>  <p>Wasmuth, Ltd. Baudirektor</p>	
	<p><b>Tektur B vom 19.06.2017</b></p>

**Staatsstraße 2172 „A93 AS Neustadt a.d. WN - Bärnau“  
Ortsumgehung Plößberg  
Abschnitt 130, Station 2,084 bis Abschnitt 220, Station 0,220**

## Grundlagen der schalltechnischen Berechnungen

Berechnungsvorschrift: Richtlinien für Lärmschutz an Straßen 1990 (RLS-90)  
Berechnungsprogramm: CadnaA  
Geländemodell: digitales dreidimensionales Geländemodell  
Prognosejahr: 2025

Prognostizierte Verkehrsbelastung auf Grundlage der im Jahre 2010 erstellten Verkehrsuntersuchung des Büros GEO.VER.SUM (= Berechnungsgrundlage).

Tab. 1 (prognostizierte Verkehrsbelastung St 2172):

St 2172 Ortsumgehung (Planfeststellungsvariante)		DTV (2025)	TAG	NACHT	mt	pt	mn	pn
Abschnitt 1 Baubeginn bis GV-Straße Plößberg - Schönkirch	Kfz	2.560	2.367	194	148	12,3%	24	9,4%
	Pkw	2.250	2.075	175				
	Lkw	310	292	18				
Abschnitt 2 GV-Straße Plößberg - Schönkirch bis TIR 12	Kfz	2.340	2.162	178	135	12,2%	22	9,3%
	Pkw	2.060	1.899	161				
	Lkw	280	263	17				
Abschnitt 3 TIR 12 bis Bauende	Kfz	3.300	3.049	251	191	9,9%	31	7,5%
	Pkw	2.980	2.748	232				
	Lkw	320	301	19				

Erläuterungen der Abkürzungen:

DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr (Kfz/24 Stunden)

mt = Maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz/h nach RLS-90, Tagesbereich (6 - 22 Uhr)

pt = Maßgebender Lkw-Anteil p im Tagesbereich nach RLS-90 am Gesamtverkehr M in %

mn = Maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz/h nach RLS-90, Nachtbereich (22 - 6 Uhr)

pn = Maßgebender Lkw-Anteil p im Nachtbereich nach RLS-90 am Gesamtverkehr M in %

Außerdem wurden neben den in der Tabelle aufgelisteten Verkehrswerten folgende weiteren Ausgangsdaten für die schalltechnischen Berechnungen (Neubau) verwendet:

Fahrbahnoberfläche: Asphaltbeton (0/11) /-2,0 dB(A) bei  $v \geq 60$  km/h  
zulässige Geschwindigkeiten St 2172: 100 km/h Pkw, 80 km/h Lkw  
maximale Längsneigung der St 2172: 4,36%

Ergebnisse Schalltechnische Berechnungen

Berechnungs- punkt lfd. Nr.	Station St 2172neu	Nutzungsart	Senkr. Abstand St 2172neu m	Immissionsgrenzwert (IGW)		Beurteilungspegel ohne Lärmschutz		Überschreitung		Anspruch auf Lärmschutz	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	1+160 links	MI	194	64	54	43	33	-	-	nein	nein
2	1+520 rechts	WA	369	59	49	30	21	-	-	nein	nein
3	2+585 rechts	WA	131	59	49	50	41	-	-	nein	nein
4	2+591 rechts	WA	144	59	49	47	38	-	-	nein	nein
5	2+605 rechts	WA	133	59	49	50	41	-	-	nein	nein
6	1+327 links	WA	349	59	49	40	31	-	-	nein	nein
7	1+405 rechts	WA	285	59	49	43	33	-	-	nein	nein
7A	1+418 rechts	WA	288	59	49	44	34	-	-	nein	nein
8	1+110 rechts	WA	322	59	49	41	32	-	-	nein	nein
8A	1+122 rechts	WA	327	59	49	39	30	-	-	nein	nein
9 EG	1+865 rechts	WA	372	59	49	43	34	-	-	nein	nein
9 1.OG	1+865 rechts	WA	372	59	49	44	35	-	-	nein	nein
10	0+491 rechts	WA	467	59	49	39	30	-	-	nein	nein

Erklärung der Spaltenüberschriften:

lfd.Nr.	Berechnungspunkt (siehe Planfeststellungsunterlage Nr. 3b)
Station	Bau-km Hauptachse im Bereich des Berechnungspunktes
Nutzungsart	Gebietsnutzung ( MI = Mischgebiet; WA = Wohngebiet)
Senkr. Abstand	Sekrechter Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg neu

nähere Erläuterungen siehe Erläuterungsbericht Pkt 5.1