



## **B 254**

### **Neubau der Ortsumgehungen Lauterbach/Maar, Lauterbach und Wartenberg**

von km: NK 5322/023 und 5322/024; Strecken – km 0,802  
nach km: NK 5322/021 und 5423/042; Strecken – km 0,330  
Nächster Ort: zw. Lauterbach/Reuters und Großenlüder/Müs  
Baulänge: 11,945 km plus Anschlüsse für Knotenpunkte von 4,9 km

### **Genehmigungsentwurf im Deckblattverfahren**

für eine Bundesfernstraßenmaßnahme

### **- Unterlage 11.1 a -**

#### **Erläuterungsbericht Schalltechnische Untersuchung**

<p>Aufgestellt:</p> <p>Fulda, den 13.04.2016 Hessen Mobil, - Dezernat PL 2.00.2 - - Immissionsschutz -</p> <p style="text-align: right;"><span style="color: blue;">i.A. gez. S.Schwab</span></p> <hr/> <p style="text-align: right;">(Projektingenieur)</p>	<p>Geprüft:</p> <p>Fulda, den 13.04.2016 Hessen Mobil, - Dezernat PL 2.00..2 - - Abteilung Planung, Leitung Immissionsschutz -</p> <p style="text-align: right;"><span style="color: red;">i.A gez. A. Feder-Krantz</span></p> <hr/> <p style="text-align: right;">(Teamleiterin)</p>
	<p>Genehmigt:</p> <p>Fulda, den 13.04.2016 Hessen Mobil, - Dezernat Planung Mittelhessen -</p> <p style="text-align: right;"><span style="color: red;">i. A. gez. Weiß</span></p> <hr/> <p style="text-align: right;">(Dezernent)</p>

## **Unterlage 11.1 Erläuterungsbericht**

### **11.1.1 Einleitung**

Im Rahmen der Neubaumaßnahme B 254 zwischen Lauterbach / Maar und Großlüder / Mös ist eine Schalltechnische Untersuchung für den Straßenverkehrslärm zu erstellen.

Die Baumaßnahme wird in einem zweistreifigen Querschnitt (RQ 10,5) geplant, beinhaltet 5 Anschlussstellen, bzw. Halbanschlussstellen und weist eine Streckenlänge von 12 km auf.

Eine Begründung für die Baumaßnahme sowie die detaillierte straßenbauliche Beschreibung ist in der Unterlage 1, Erläuterungsbericht zur technischen Planung enthalten.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine Neubaumaßnahme eines Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Dies betrifft sowohl den Neubau der eigentlichen B 254 zwischen Lauterbach / Maar und Großlüder / Mös einschließlich der neu zu errichtenden Knotenpunkte, als auch die jeweiligen Anschlüsse an das bestehende Straßennetz im Bereich dieser Knotenpunkte.

Damit ist im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung zu prüfen, ob die Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV, §2 überschritten werden.

Mit der vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung werden die erforderlichen Nachweise erbracht.

### **11.1.2 Rechtliche Grundlagen**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 26.09.2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990".

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich aus dem Vergleich der für den prognostischen Verkehr ermittelten Lärmpegel (Beurteilungspegel) mit den nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerten (IGW).

Im Falle der Neubaumaßnahme B 254 ist ein Vergleich der Beurteilungspegel mit den Immissionsgrenzwerten durchzuführen.

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist auszugsweise (ohne Anlagen) am Ende dieses Abschnitts aufgeführt. In den „Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmschR 97) sind weitere Nutzungen mit Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen angegeben:

Kleingartengebiete werden nach der VLärmSchR 97 ebenfalls der Schutzkategorie (Kern-, Dorf- und Mischgebiet) zugeordnet. Bei rechtlich zulässigen Kleingartenanlagen mit Gartenhäusern bzw. in einem Bebauungsplan ausgewiesenen Kleingartengebiet ist ausschließlich der Tageswert zur Bewertung der Geräuschimmissionen heranzuziehen. Befindet sich in der Kleingartenanlage eine zulässige Wohnnutzung (§ 20 BundeskleingartenG) ist auch der Nachtwert maßgebend.

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festlegungen in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festlegung im Bebauungsplan bestehen, so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebiete zu ermitteln. Wohnbebauungen im Außenbereich sind wie Dorf-, Kern- und Mischgebiete zu schützen. Liegen keine verbindlichen Bebauungspläne vor, so ist die Einordnung der Gebietsart anhand der tatsächlichen Nutzung vorzunehmen (VLärmSchR 97).

Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen wird von der planenden Behörde unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und nach Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen. Dem aktiven Lärmschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt, wobei jedoch zu beachten ist, dass die hierfür erforderlichen Aufwendungen in einem vertretbaren Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. So kann aus verschiedenen Abwägungen heraus z. B. eine Kombination von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen als die optimale Lösung erzielt werden.

**Sechszehnte Verordnung  
zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes  
(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)**

**Vom 12. Juni 1990**

**§1 Anwendungsbereich**

- (1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen, sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).
- (2) 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 Dezibel(A) oder auf mindestens 70 Dezibel(A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel(A) in der Nacht erhöht wird.

*Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel(A) am Tage oder 60 Dezibel(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.*

**§2 Immissionsgrenzwerte**

- (1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Gebietsnutzung	Tag	Nacht
1. Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
2. reinen und allgemeinen Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
3. Kerngebieten, Dorfgebiete und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
4. Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

- (2) Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.
- (3) Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

**§3 Berechnung des Beurteilungspegels**

Der Beurteilungspegel ist für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 zu dieser Verordnung zu berechnen. Der in Anlage 2 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag in Höhe von 5 Dezibel(A) gilt nicht für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden.

### 11.1.3 Schalltechnische Grundlagen

#### 11.1.3.1 Berechnungs- und Bemessungsverfahren

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen sind gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung grundsätzlich zu berechnen. Die Methoden für die Berechnung des Straßenlärms ergeben sich aus den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90“ sowie aus der Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung. Zur Bemessung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie zur Durchführung der ggf. zu leistenden Entschädigungen für die Aufwendungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen und für den Ausgleich der Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ist eine Vielzahl von Vorschriften und Richtlinien maßgebend.

Die Berechnung wurde unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms ~~SoundPLAN 6.4, Braunstein + Berndt~~ SoundPLAN 7.4 der Firma SoundPLAN GmbH, durchgeführt. Das Programm entspricht den Anforderungen der Testaufgaben für die Überprüfung von Rechenprogrammen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Test 94).

Der von der Straße ausgehende Schall, die Schallemission, und der an einem bestimmten Ort ankommende Schall, die Schallimmission, werden entsprechend der 16. BImSchV grundsätzlich berechnet. Eine Berechnung (und keine Messung) wird durchgeführt, weil damit

- zufällige Ereignisse ausgeschlossen werden können und
- die Ermittlung für die prognostizierte Verkehrsbelastung erfolgen kann.

Der *Emissionspegel* bezeichnet die vom Ort des Lärmgeschehens (Straße) ausgehenden Geräusche, der *Immissionspegel* die am Ort des Empfängers (z.B. Gebäude) ankommenden Geräusche.

#### Emissionspegel

Zur Beurteilung der Schallsituation, wird der Emissionsmittlungspegel für den Prognosezustand ermittelt.

Bei der Berechnung der Schallemission einer mehrstreifigen Straße werden Linienschallquellen in 0,5 m Höhe über den beiden äußeren Fahrstreifen angenommen. Für die Schallausbreitung wird ein leichter Wind, etwa 3 m/s, zum Immissionsort hin und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern, zugrunde gelegt.

Der Emissionspegel des Verkehrs auf einem Fahrstreifen bei freier Schallausbreitung errechnet sich aus:

$$L_{m,E} = L_m^{(25)} + D_V + D_{StrO} + D_{Stg} \text{ in dB(A)}$$

$L_{m,E}$	Emissionspegel
$L_m^{(25)}$	Mittlungspegel – horizontaler Abstand 25 m
$D_V$	Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten
$D_{StrO}$	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen
$D_{Stg}$	Korrektur für Steigung und Gefälle

Der Mittelungspegel ( $L_m$ ) für ein Teilstück errechnet sich aus:

$$L_m = L_{m,E} + D_l + D_s + D_{BM} + D_B$$

$L_m$	Mittelungspegel
$L_{m,E}$	Emissionspegel
$D_l$	Korrektur zur Berücksichtigung der Teilstücklänge
$D_s$	Pegeländerung zur Berücksichtigung des Abstands und der Luftabsorption
$D_{BM}$	Pegeländerung zur Berücksichtigung der Boden- und Meteorologiedämpfung
$D_B$	Pegeländerung durch topographische und bauliche Gegebenheiten

## Immissionspegel

Der maßgebende Wert für den Schall am Immissionsort ist der Beurteilungspegel.

Die Beurteilungspegel werden getrennt für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) berechnet. Die Fahrstreifen werden in einzelne Abschnitte, die die gleichen Parameter (DTV, Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Steigung / Gefälle, Straßenoberfläche) aufweisen, unterteilt. Die Berechnung erfolgt nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 (Teilstückverfahren).

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel sind mehrere Arbeitsschritte notwendig.

- Zunächst wurde im Bereich der Baumaßnahme das zu untersuchende Gebiet (Untersuchungsraum) festgelegt. Seitlich ist es durch einen senkrechten Schnitt mit der Straßenachse jeweils am Anfang und Ende des Planungsabschnitts begrenzt. Die Gebäude außerhalb des Planungsabschnitts werden - soweit vorhanden - ebenfalls berücksichtigt, da diese auch von Immissionen aus der Baumaßnahme betroffen sein können.
- Der Untersuchungsraum wurde entsprechend der zu erwartenden Immissionsbelastung anhand der maximalen Schallausbreitung festgelegt. Die Abschirmung durch vorhandene Bebauung wurde dabei berücksichtigt.
- Vor Ort wurden alle schutzbedürftigen Gebäude und die relevanten Nebengebäude in Lage und Höhe aufgenommen. Nach der Digitalisierung der Gebäude, Straßen und Geländehöhen erfolgte die Berechnung mit dem EDV-Programm soundplan 6.4.
- Zur Erstellung des digitalen Geländemodells dienten die Höhenpläne und Gradientenkleinpunkte der technischen Planung sowie die Höheninformationen aus den topographischen Karten und digitalen Modellen der Landesvermessung.
- Für die lärmtechnischen Untersuchungen wurden alle relevanten Gebäude der vorhandenen Bebauung sowie alle erforderlichen Beugungskanten und Straßendaten der Baumaßnahme digital erfasst.
- Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte für alle schutzbedürftigen Gebäude fassaden- und stockwerksbezogen nach der RLS-90 und wurde mit den jeweiligen Grenzwerten der 16. BImSchV verglichen.

### 11.1.3.2 Bebauung

Für den Bereich des Untersuchungsraumes existieren folgende, räumlich relevante Bebauungspläne, die Berücksichtigung fanden:

Plan	Nutzungsart	Rechtswirksamkeit	Stadt / Gemeinde
Bebauungsplan Maar Nr. 1	WA / GE	24.07.1965	Lauterbach
Bebauungsplan Maar Nr. 1 1.Ergänzungsplan	WA	09.12.1975	Lauterbach
Bebauungsplan „In der Maar“	GE GI	13.07.1997	Lauterbach
Bebauungsplan „Hinter der Steinmühle“	GE GI	02.03.1984	Lauterbach
Bebauungsplan „Hinter der Steinmühle“ 1.Änderung	GE	22.09.1992	Lauterbach
Bebauungsplan „Südlicher Eichberg“	WA MI	20.04.1985	Lauterbach
Bebauungsplan Nr. 15.1 „Auf der Großleite“	WA GE	Satzungsbeschluss 14.12.2004	Wartenberg
Bebauungsplan Nr. 15.2 „Auf den Brückenäckern“	GE MI	Satzungsbeschluss 23.05.2006	Wartenberg
Bebauungsplan Nr. 14 „In der Krömmelbach“	GE	Im Verfahren	Wartenberg

Weitere rechtskräftige oder in Aufstellung befindliche B-Pläne existieren für den Untersuchungsraum der Schalltechnischen Untersuchung nicht. Die Gebietsnutzung wurde deshalb entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Nutzung beurteilt soweit sie nicht durch die oben aufgeführten Bebauungspläne geregelt wird.

Die vorhandenen Flächennutzungspläne von Lauterbach und Wartenberg fanden bei der Beurteilung der vorhandenen Gebietsnutzung Beachtung. Entsprach die im FNP ausgewiesene Nutzung jedoch nicht den tatsächlichen Gegebenheiten, wurde die Nutzung entsprechend 16. BImSchV, § 2 beurteilt.

Die genaue Zuordnung der Gebietsnutzung ist den Lageplänen der Unterlagen 11.3 und 11.4 zu entnehmen.

### 11.1.3.3 Ausgangsdaten

Die Berechnung wurde mit den verkehrlichen Ausgangsdaten für die Prognose **2020 2025** durchgeführt. Die berechneten Emissionspegel sind als Tabelle in Unterlage 11.2.1 Emissionspegel (mit Übersichtsplan der Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten) aufgelistet. Die Berechnungsergebnisse sind damit Ausgangsbasis zur Feststellung notwendiger Schallschutzmaßnahmen.

Grundlage der Prognosedaten **2020 2025** für die Verkehrsbelastung ist die **Fortschreibung 2012/2013 der** Verkehrstechnische Untersuchung von MODUS Consult, Karlsruhe, ~~Stand Juli 2005~~ **Stand März 2014**.

Als Geschwindigkeiten werden richtliniengemäß die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt. (siehe Übersicht der Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten unter Pkt. 11.2.1).



Die Steigung und das Gefälle werden durch einen Zuschlag berücksichtigt, der von der Längsneigung der Straße abhängt. Steigung und Gefälle  $\leq 5\%$  bleiben dabei unberücksichtigt.

Der Korrekturwert für die Bauweise der Straßenoberfläche wird der Tabelle 4 der RLS-90 entnommen, der Korrekturwert für Steigungen und Gefälle dem Kap. 4.4.1.1.4 der RLS-90.

Bei den schalltechnischen Berechnungen wurden folgende verkehrliche Ausgangsdaten berücksichtigt:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 254 beträgt 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw.
- Im Bereich der Ein- und Ausfahrten, der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen und der Übergänge an das innerstädtische Straßennetz wurden 60 km/h zugrunde gelegt, die Kreisverkehre wurden mit 30 km/h berechnet.
- Ausgangsbasis für die Straßenoberflächen der B 254 und der anderen Straßen ist Asphaltbeton / Splittmastixasphalt [ $D_{\text{Stro}} = -2,0 \text{ dB(A)}$ ]. Eine Berücksichtigung lärmmin-dernder Straßenoberflächen kommt allerdings erst bei Geschwindigkeiten  $> 60 \text{ km/h}$  zum Tragen.
- Steigung und Gefälle liegen (mit Ausnahme der Achse der L3140 nach Schlitz =  $+5,3\%$  und der Achse der L 3142 nach Bad Salzschlirf =  $-5,2\%$ ) im gesamten Abschnitt der Baumaßnahme  $\leq 5\%$  ( $D_{\text{Sig}} = 0$ ).

#### 11.1.4 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung

Unter Berücksichtigung des Prognoseverkehrs ~~2020~~ 2025 wurden alle relevanten Immissions-orte im Hinblick auf die Neubaumaßnahme der B 254 und der anschließenden Straßen untersucht. Für eine bessere Übersichtlichkeit bei der Darstellung der Ergebnisse wurde die schalltechnische Untersuchung zunächst in 7 Berechnungsabschnitte unterteilt. Die Unterteilung orientiert sich an der abschnittswisen Teilung durch die 5 Knotenpunkte. Die Bezeichnungen dieser Abschnitte finden sich sowohl auf den Ergebnistabellen in Unter- lage 11.2.2 Beurteilungspegel, als auch auf den jeweiligen Lageplänen wieder.

- *Abschnitt Maar - Bauanfang bis Bau-km 1+400 - U 11.3 Lageplan 1*

Im Abschnitt „Maar“ liegen auf Grund der großen Distanz zur Baumaßnahme keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Tag- oder Nachtzeitraum vor.

- *Abschnitt KP 1 - Bau-km 1+400 bis 2+000 - U 11.3 Lageplan 1*

Im Abschnitt „KP 1“ liegen auf Grund der Distanz zur Baumaßnahme und der ausschließ-lich gewerblichen Nutzungen (Industriegebiet) keine Überschreitungen der Immissions-grenzwerte der 16.BImSchV im Tag- oder Nachtzeitraum vor.

- *Abschnitt KP 2 - Bau-km 2+900 bis Bau-km 3+600 - U 11.3 Lageplan 1*

Im Abschnitt „KP 2“ liegen auf Grund der Distanz zur Baumaßnahme und der Abschir-mung durch die Trassenführung in Troglage keine Überschreitungen der Immissions-grenzwerte der 16.BImSchV im Tag- und Nachtzeitraum vor.

- *Abschnitt Helmesmühlen - Bau-km 5+100 bis Bau-km 5+200 - U 11.3 Lageplan 2*

Im Abschnitt „Helmesmühlen“ liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Tag- und Nachtzeitraum vor.



- *Abschnitt Eisengrube - Bau-km 6+300 bis Bau-km 6+900 - U 11.3 Lageplan 2*

Im Abschnitt „Eisengrube“ liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Tag- und Nachtzeitraum vor.

- *Abschnitt KP 4 - Bau-km 7+100 bis Bau-km 7+800 - U 11.3 Lageplan 3*

Im Abschnitt „KP 4“ liegen auf Grund der Distanz zur Baumaßnahme keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Tag- und Nachtzeitraum vor.

- *Abschnitt KP 5 - Bau-km 9+800 bis Bau-km 10+300 - U 11.3 Lageplan 3*

Im Abschnitt „KP 5“ liegen auf Grund der Distanz zur Baumaßnahme keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Tag- und Nachtzeitraum vor.

Aufgrund der großen Distanz der Trasse zu den schutzwürdigen Nutzungen und der abschnittswisen Führung der Trasse in Troglage, liegen an keinem der relevanten Immissionsorte Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV vor.

### 11.1.5 Zusammenfassung

Im Rahmen der Neubaumaßnahme B 254 zwischen Lauterbach / Maar und Großlüder / Mös ist eine Schalltechnische Untersuchung für den Straßenverkehrslärm zu erstellen.

Die Baumaßnahme wird in einem zweistreifigen Querschnitt (RQ 10,5) geplant, beinhaltet 5 Anschlussstellen, bzw. Halbanschlussstellen und weist eine Streckenlänge von 12 km auf.

Eine Begründung für die Baumaßnahme sowie die detaillierte straßenbauliche Beschreibung ist in der Unterlage 1, Erläuterungsbericht zur technischen Planung enthalten.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine Neubaumaßnahme eines Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Dies betrifft sowohl den Neubau der eigentlichen B 254 zwischen Lauterbach / Maar und Großlüder / Mös einschließlich der neu zu errichtenden Knotenpunkte, als auch die jeweiligen Anschlüsse an das bestehende Straßennetz im Bereich dieser Knotenpunkte.

Damit war im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung zu prüfen, ob die Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV, §2 überschritten werden.

Durch den Neubau der B 254 und der Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz kommt es im Bereich der Baumaßnahme aufgrund der großen Distanz der Trasse zu den schutzwürdigen Nutzungen und der abschnittswisen Führung der Trasse in Troglage nicht zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

### 11.1.8 Quellenangabe

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) neugefasst durch Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 18.12.2006 (BGBl. I, S. 3180)
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
- Begründung der Bundesregierung zum Entwurf der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV, HdL Lfg. 6/90, 19030/1
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990, zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und WohnbaulandG vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)
- Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997, vom 2. Juni 1997: Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97
- Kleingartengebiete: BVerwG 4 B230.91, Beschluss vom 17. März 1992  
Wochenendhausgebiete: BVerwG 4 B170/93, Beschluss vom 20. Oktober 1993  
Campingplatzgebiete: OVG Lüneburg 7 K3383/92, Urteil vom 15. April 1993
- Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (VerkehrswegeSchallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 04.02.1997 (BGBl. I Nr. 8 S. 172)
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90, berichtiger Nachdruck Februar 1992, FGSV 334
- ~~— Verkehrstechnische Untersuchung von MODUS Consult, Karlsruhe, Stand Juli 2005~~
- Fortschreibung 2012/2013 der verkehrstechnische Untersuchung von Modus Consult, Karlsruhe, Stand März 2014
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2007): Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2006. Bonn.