

Fazit:

Die Untersuchung brachte folgende Ergebnisse:

- Nach den Berechnungen gemäß der RLS 90 auf Basis der Verkehrszählungen kommt es tagsüber unter Berücksichtigung der Buslinie zu Beurteilungspegeln in Höhe von bis zu 59 dB(A) im Bereich der Wotanstraße und 54 dB(A) im Bereich der Odinstraße. Ohne Berücksichtigung der Buslinie erreichen dort die Beurteilungspegel Werte von etwa 56 bzw. 50 dB(A).

Jedoch zeigen die Messergebnisse, dass in der Realität um etwa 4 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel, als die Berechnungen prognostizieren, zu erwarten sind.

Der Immissionsgrenzwert der 16.BImSchV in Höhe von 59 dB(A) tags für Wohngebiete sowie der Lärmsanierungswert der VLärmSchR 97 (70 dB(A) tags) können somit eingehalten werden bzw. werden weit unterschritten.

- In Teilzeiten (z.B. während der nachmittäglichen Spitzenstunden) kann es im Vergleich zum Tagesmittel auch zu einer höheren Geräuschbelastung kommen.
- Der Vorbeifahrtspegel eines Busses liegt etwa 10 dB(A) über dem Vorbeifahrtspegel eines Pkw. Die bei einzelnen Busvorbeifahrten auftretenden Spitzenpegel treten somit deutlich aus den Verkehrsrgeräuschen heraus. Dennoch stellt sich die schalltechnische Situation auch in Bezug auf die Spitzenpegel als unproblematisch dar. Die aus akustischer Sicht relevante Dauer der auftretenden Spitzenpegel beträgt in der Regel nur etwa 10 Sekunden. Die hierbei verursachten Maximalpegel unterschreiten im Bereich der Wohnbebauung auch die in der TA Lärm genannten Maximalpegel, die im vorliegenden Fall hilfsweise angesetzt werden, deutlich.
- Aufgrund der ermittelten Verkehrsrgeräuschbelastung (Mittelungs- und Maximalpegel) kann im Bereich der Wotan- und Odinstraße von keiner unzumutbaren Geräuschbelastung ausgegangen werden.



Dipl.-Ing.(FH) Rüdiger Greiner

Anhang A

Seite 2: Abbildung

Seite 3: Verkehrszahlen / Emissionskenndaten / Berechnungsergebnisse

Seite 4: Messergebnisse