



öko – control GmbH

Ingenieurbüro für Arbeitsplatz- und Umweltanalyse

Schallimmissionsprognose

im Rahmen der Aufstellung

des Bebauungsplans Nr.115 der Stadt Burg

Auftraggeber: Stadt Burg
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen
Sachgebiet Stadtplanung-Städtebauförderung
In der Alten Kaserne 2
39288 Burg

Berichtsnummer: 1 – 22 – 05 – 315

Datum: 28.09.2022

öko-control GmbH
Burgwall 13a · 39218 Schönebeck (Elbe)
Telefon: 03928 42738 · Fax: 03928 42739
E-Mail: info@oeko-control.com



Bericht

Auftraggeber:	Stadt Burg Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen Sachgebiet Stadtplanung-Städtebauförderung In der Alten Kaserne 2 39288 Burg
Auftragsgegenstand:	Schallimmissionsprognose im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr.115 der Stadt Burg
öko-control Berichtsnummer:	1 – 22 – 05 – 315
öko-control Bearbeiter:	M. Sc. C. Wölfer
Seiten/Anlagen:	20 Anlage 1: Modelleingangsdaten Anlage 2: Teilimmissionspegel und Dämpfungsterme Anlage 3: Immissionsrasterkarten Anlage 4: Planzeichnung Bebauungsplan

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 AUFGABENSTELLUNG	4
2 GRUNDLAGEN DER UNTERSUCHUNG.....	6
2.1 REGELWERKE UND SONSTIGE UNTERLAGEN	6
2.2 IMMISSIONSGRENZWERTE.....	7
3 ÖRTLICHE VERHÄLTNISSE	8
3.1 LAGE UND BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETES	8
3.2 LAGE DER IMMISSIONSORTE	10
4 ERMITTLUNG DER GERÄUSCHIMMISSIONEN	12
5 BERECHNUNGSERGEBNISSE.....	17
6 ZUSAMMENFASSUNG	19
7 SCHLUSSBEMERKUNG	20

1 Aufgabenstellung

Um zukunftsorientiert den industriellen Standort zu entwickeln, plant die Stadt Burg eine zweite Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks an das übergeordnete Straßennetz. Diese dient der Havariesicherheit und der Verbesserung des Anschlusses des Industrie- und Gewerbeparkes Burg an das übergeordnete Verkehrsnetz. Die Erschließungsstraße ist Teil des Bebauungsplanes Nr.115 „Verbindungsstraße zur L 52 für die 2.Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das überregionale Straßennetz“. Es gilt die Schallimmissionen auf umliegende Immissionsorte hervorgerufen durch Kfz-Verkehr auf der geplanten Verbindungsstraße im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu ermitteln.

Die Untersuchungen werden auf der Basis der Berechnungs- und Planungsunterlagen unter Anwendung des Berechnungsprogrammes IMMI 2021 der Firma WÖLFEL durchgeführt. Bei der Berechnung werden alle für die Schallemission und -ausbreitung geltenden Vorschriften berücksichtigt.

Die öko-control GmbH Schönebeck, als eine nach § 29b (BImSchG) zugelassene Messstelle, wurde mit der Durchführung der schalltechnischen Untersuchung beauftragt. Auf der folgenden Abbildung ist das Untersuchungsgebiet dargestellt.

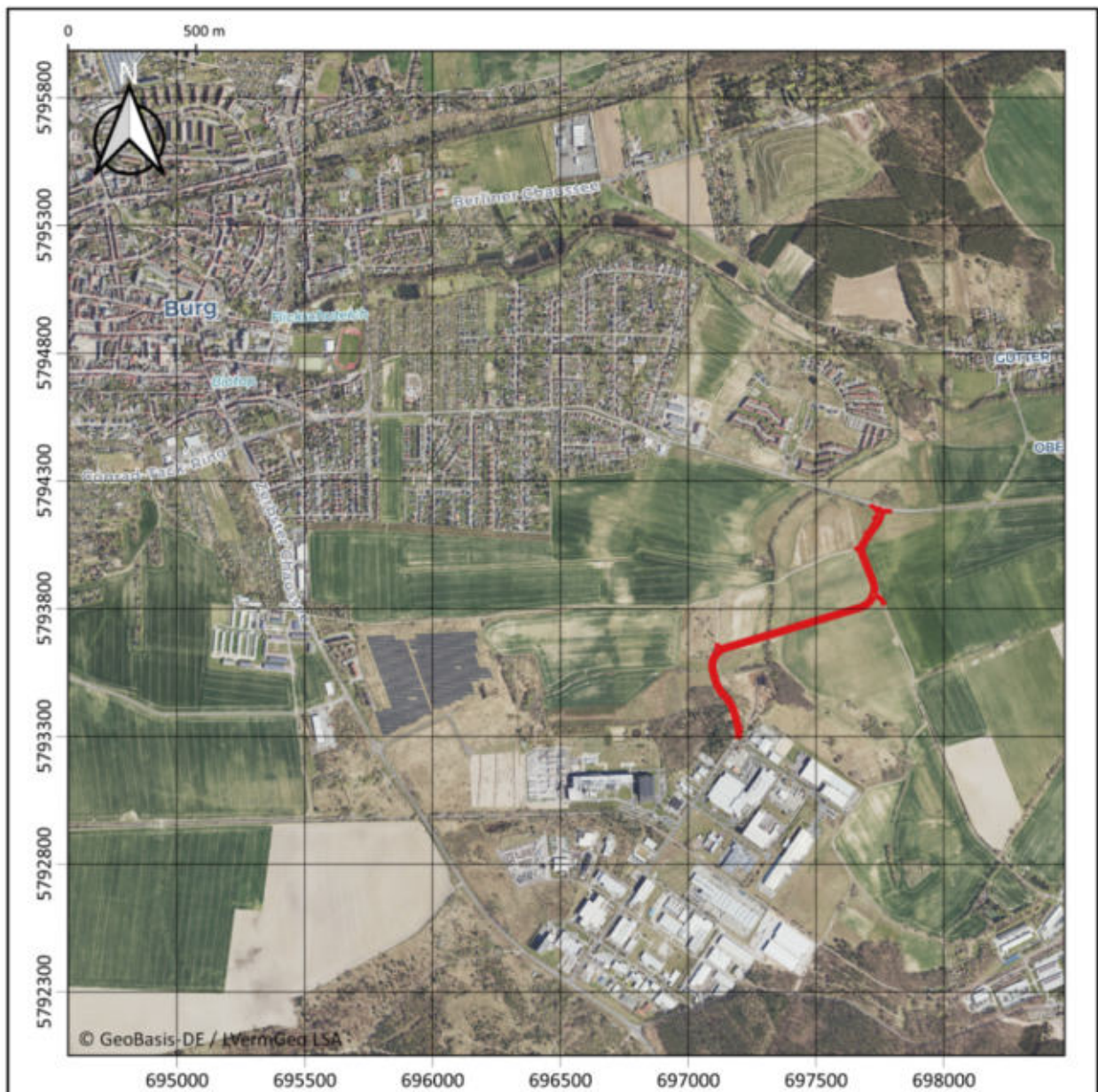


Abbildung 1: Lage der geplanten Verbindungsstraße innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplanes Nr.115 (rot)

2 Grundlagen der Untersuchung

2.1 Regelwerke und sonstige Unterlagen

- [1] BImSchG - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 26. September 2002, in der derzeit gültigen Fassung
- [2] 16.BImSchV, Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Verkehrslärmschutzverordnung, 2020
- [3] RLS-19: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19, 2019
- [4] Verkehrsuntersuchung für die Anbindung eines Gewerbegebietes an die B 246a an der Einmündung Lindenallee, BERNARD Gruppe ZT GmbH, 2022
- [5] Vorentwurf Begründung Bebauungsplan Nr.115 "Verbindungsstraße zur L 52 für die 2.Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das überregionale Straßennetz", 2021

2.2 Immissionsgrenzwerte

Bei dem Neuvorhaben handelt es sich um einen öffentlichen Verkehrsweg. Demnach sind die Verkehrslärmbeurteilungspegel im Sinne der 16. BImSchV [2] zu prognostizieren. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Verkehrsfläche oder Straße ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden (§ 41 BImSchG [1]).

Gemäß § 2 der 16. BImSchV [2] ist beim Neubau oder wesentlichen Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges der Schutz vor Schädigungen durch Verkehrsgeräuschen dann sichergestellt, wenn die folgenden gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV

Gebietsausweisung	Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
	Tag	Nacht
Gewerbegebiet	69	59
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete und Urbane Gebiete	64	54
Reines und Allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet	59	49
Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47

Für die Beurteilung am Tage ist der Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr und nachts der Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr maßgebend.

Es besteht ein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz, wenn die in Tabelle 1 genannten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

3 Örtliche Verhältnisse

3.1 Lage und Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr.115 befindet sich südöstlich der im Zusammenhang bebauten Ortslage Burg. Es erstreckt sich zwischen dem nördlichen Ende der Lindenallee im Bereich des Industrie- und Gewerbeparks Burg bis zur Grabower Landstraße (Landesstraße L 52). Die verbindliche Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches ist der Planzeichnung (Teil A) zu entnehmen (siehe Anlage 4).

Das Plangebiet wird begrenzt

- im Süden von der Nordostgrenze der Flurstücke 10219 und 10339 (Lindenallee) der Flur 36
- im Südosten von der Nordwestgrenze der Flurstücke 101/9, 100/10 der Flur 36 und der Nordwestgrenze des Flurstücks 248/14 der Flur 37
- Osten von der Westgrenze der Flurstücke 271/6, 271/5, 270/3, 270/6, 268/4, 261/4, 259/4 der Flur 37, von einer Geraden vom nordöstlichen Grenzpunkt des Flurstücks 259/4 in senkrecht auf die Nordgrenze des Flurstücks 254/4 verlaufend, weiter nach Ost von der Nordgrenze des Flurstücks 254/4 bis zur Ostgrenze des Fliegergrabens Flurstück 228 der (alle vorgenannten Flurstücke Flur 37), an der Südgrenze des Flurstücks 15/83 der Flur 38 auf die Ostgrenze des Fliegergrabens verspringend, weiter entlang der West- und Nordgrenze des Flurstücks 15/83 der Flur 38 bis zur Westgrenze des Flurstücks 158/15 (Flur 38), 30 Meter nördlich davon auf die Ostseite des Flurstücks verspringend und entlang dessen Ostgrenze bis zur Nordgrenze des Flurstücks 114, entlang dessen Nordgrenze um 20 Meter nach Osten verlaufend und weiter nach Norden auf einer Parallelen im Abstand von 20 Metern östlich der Ostgrenze des Flurstücks 158/15 (Flur 38) bis zur Nordgrenze des Flurstücks 80 (Flur 38), entlang dessen Nordgrenze nach Osten verlaufend, danach senkrecht das Flurstück 10053 (Flur 47) zum südwestlichen Grenzpunkt des Flurstücks 10009 (Flur

47) querend und weiter parallel zur Westgrenze in einem Abstand von 93,5 Meter verlaufend, nach 87,1 Meter um 16,5 Meter nach Osten verspringend senkrecht auf die Nordgrenze des Plangebietes verlaufend

- im Norden von einer Parallelen im Abstand von 20 Meter nördlich der Südgrenze des Flurstücks 152/1 (Flur 47)
- im Westen von Norden beginnend auf einer Parallelen im Abstand von 140 Meter westlich der Ostgrenze senkrecht auf die Nordgrenze des Flurstücks 10004 (Flur 47) verlaufend, danach um 30 Meter nach Osten verspringend und senkrecht zur Nordgrenze des Flurstücks 10004 (Flur 47) auf den südwestlichen Grenzpunkt des Flurstücks 10004 (Flur 47) verlaufend weiter entlang der Südgrenze des Flurstücks 153/3 nach Westen, entlang einer Parallelen im Abstand von 30 Metern westlich der Westgrenze des Flurstücks 158/15 (Flur 38) nach Süden verlaufend bis zur Südgrenze des Flurstücks 15/91 (Flur 38), von dort aus schräg über das Flurstück 15/44 (Flur 38) zu dessen Südgrenze auf einen Punkt 70 Meter westlich von dessen nordöstlichem Grenzpunkt, weiter entlang der Südgrenze des Flurstücks 15/44 (Flur 38) bis zum südwestlichen Grenzpunkt, diagonal über den Fliegergraben zum südwestlichen Grenzpunkt des Flurstücks 223/1 (Flur 37), entlang dessen Süd- und Ostgrenze, das Flurstück 10175 (Flur 37) senkrecht zur Westgrenze querend auf einen Punkt 10 Meter nördlich der Südgrenze des Westteils des Flurstücks 226/1 (Flur 37), vom südöstlichen Grenzpunkt des Westteiles des Flurstücks 226/1 (Flur 37) in gerader Linie zum nordöstlichen Grenzpunkt des Flurstücks 247/2 (Flur 37), entlang dessen Ostgrenze nach Süden, schräg über das Flurstück 247/23 (Flur 37) zum nordöstlichen Grenzpunkt des Flurstücks 247/5 (Flur 37) verlaufend, weiter entlang dessen Ostgrenze, der Ostgrenze des Flurstücks 247/32 (Flur 37), vom südöstlichen Grenzpunkt des Flurstücks 247/32 (Flur 37) in gerader Linie über das Flurstück 10224 (Flur 36) zum nördlichen Grenzpunkt des Flurstücks 10229 (Flur 36) Lindenallee

3.2 Lage der Immissionsorte

An schützenswerten Nutzungen im Sinne des BImSchG [1] befindet sich nordwestlich des Knotenpunktes der geplanten Verbindungsstraße mit der Landesstraße L 52 im Abstand von ca. 230 Meter das Wohngebiet „Ihletal“ mit den maßgeblichen Immissionsorten Wolfgang-Amadeus-Mozart-Straße 6 bis 12. Zusätzlich werden die Auswirkungen der veränderten Verkehrsstärken, resultierend durch die neue Verbindungsstraße im Plangebiet, an Immissionsorten entlang der Lindenallee (Büroräume) im Industrie- und Gewerbepark Burg untersucht.

Es werden die in Tabelle 2 und Abbildung 2 dargestellten maßgeblichen Immissionsorte zugrunde gelegt. Die Gebietseinordnung erfolgte gemäß dem Bebauungsplan Nr.32 „Ihletal“ der Stadt Burg sowie dem Bebauungsplan Nr.5 „Industrie- und Gewerbepark Burg“.

Tabelle 2: Immissionsorte und dazugehörige Immissionsgrenzwerte

Immissionsort		Gebietseinordnung	Vollgeschosse	Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV in dB(A)	
				Tag	Nacht
IO1	W.-A.-Mozart-Str. 6	Allgemeines Wohngebiet	3	59	49
IO2	W.-A.-Mozart-Str. 8				
IO3	W.-A.-Mozart-Str. 12				
IO4	Lindenallee 22	Gewerbegebiet	2	69	59
IO5	Lindenallee 12		1		

Je nach Geschossanzahl wurden die Beurteilungspunkte auf 2 m (Erdgeschoss), 5 m (1. Obergeschoss) und 8 m (2. Obergeschoss) gesetzt.

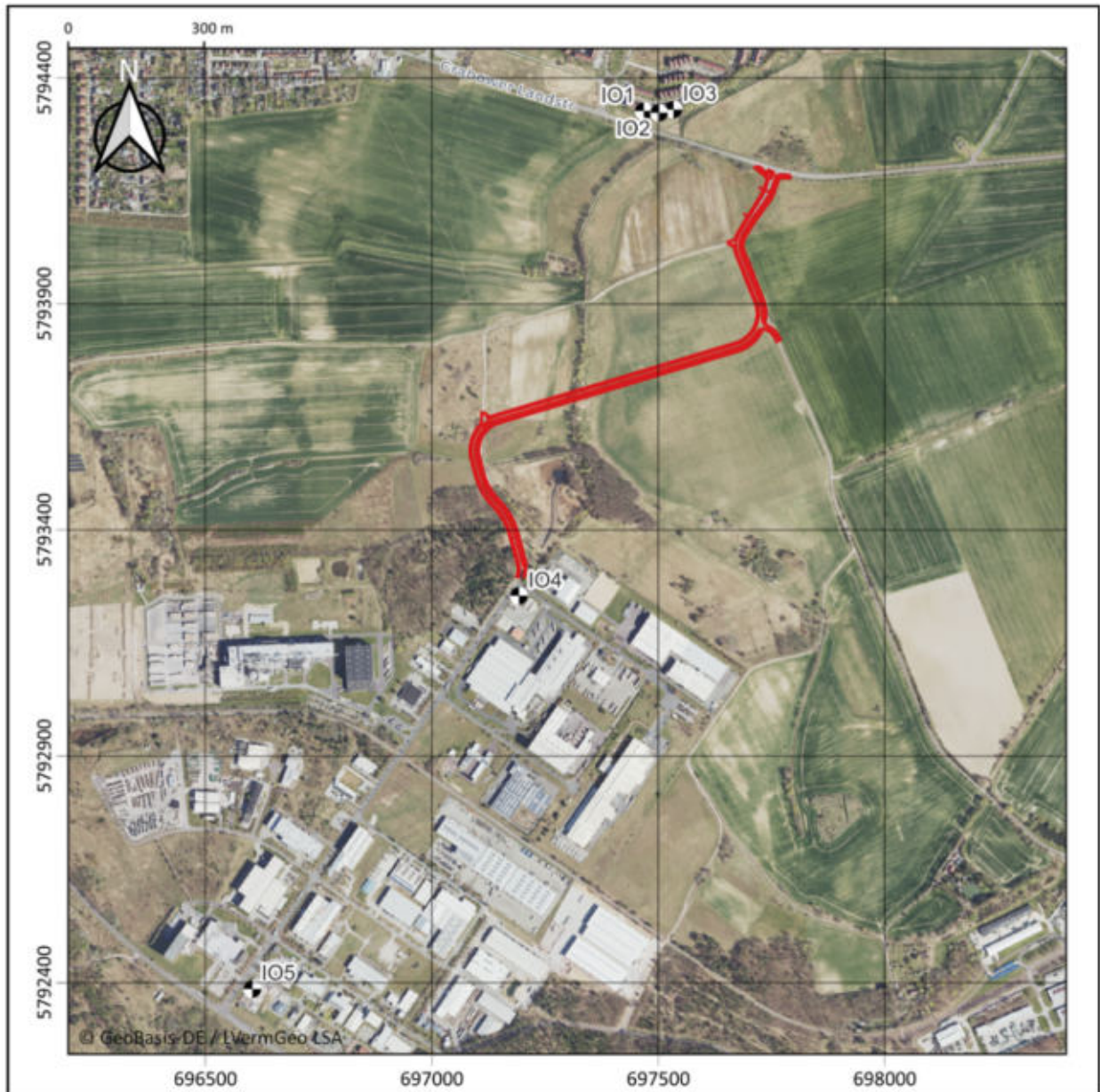


Abbildung 2: Lage der Immissionsorte

4 Ermittlung der Geräuschimmissionen

Die Untersuchungen werden auf der Basis der Berechnungs- und Planungsunterlagen unter Anwendung des Berechnungsprogrammes IMMI 2021 der Firma WÖLFEL durchgeführt. Dabei werden unter Berücksichtigung der Ausgangswerte für die Schallemission sowie digitalen Geländemodellen (DEM 5 m, ©Geo-Basis-DE/LVermGeo LSA/dl-de/by-2-0) und Gebäudemodellen (LoD2, ©Geo-Basis-DE/LVermGeo LSA/dl-de/by-2-0) die Beurteilungspegel für die ausgewählten Immissionsorte sowie Immissionsrasterkarten berechnet.

Die Straßenverkehrslärmemissionen und –immissionen sind laut § 3 der 16.BImSchV [2] gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) [3] zu berechnen.

Die RLS-19 berücksichtigt neben der Schallemission durch Pkw zwei Klassen von Lkw. Mit der Klasse Lkw1 sind Lastkraftwagen ohne Anhänge mit einer Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen gemeint. Die Klasse Lkw2 stellen Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge dar. Der längenbezogene Schallleistungspegel L_W' einer Verkehrsstraße wird gemäß [3] nach der folgenden Gleichung bestimmt:

$$L_W' = 10 \cdot \lg(M) + 10 \cdot \lg \left(\frac{100 - p_1 - p_2}{100} \cdot \frac{10^{0,1 \cdot L_{W,Pkw}}}{v_{PKW}} + \frac{p_1}{100} \cdot \frac{10^{0,1 \cdot L_{W,Lkw1}}}{v_{Lkw1}} + \frac{p_2}{100} \cdot \frac{10^{0,1 \cdot L_{W,Lkw2}}}{v_{Lkw2}} \right) - 30 \quad (1)$$

mit	M	stündliche Verkehrsstärke in Kfz/h
	$L_{W,FzG}$	Schallleistungspegel für die Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe FzG (Pkw, Lkw1 und Lkw2) bei der Geschwindigkeit v_{FzG}
	p1	Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1 in %
	p2	Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2 in %

Der Schallleistungspegel der Fahrzeuge je Fahrzeuggruppe $L_{W,FzG}$ wird aus einem fahrzeugspezifischen Grundwert $L_{W0,FzG}$ sowie geschwindigkeitsabhängigen Korrekturwerten für den Straßendeckschichttyp $D_{SD,FzG}$ und die Straßenlängsneigung $D_{LN,FzG}$ gemäß RLS-19 [3] gebildet. Zusätzliche Zuschläge für Knotenpunkte D_K und Mehrfachreflexion D_{refl} werden programmintern berücksichtigt.

Die Schallausbreitung wird jeweils zwischen zwei Punkten, der Quelle (Abschnittsweise in Einzelquellen zerlegt) und dem Immissionsort bzw. Rasteraufpunkt, berechnet. Die Dämpfung D_A bei der Schallausbreitung zwischen Quelle und Immissionsort sind:

$$D_A = D_{div} + D_{atm} + \max[D_{gr}; D_z] \quad (2)$$

- mit:
- D_{div} Pegelminderung durch geometrische Divergenz in dB nach Nr. 3.5.2 [3]
 - D_{atm} Pegelminderung durch Luftdämpfung in dB nach Nr. 3.5.3 [3]
 - D_{gr} Pegelminderung durch Bodendämpfung in dB nach Nr. 3.5.4 [3]
 - D_z Pegelminderung durch Abschirmung in dB nach Nr. 3.5.5 [3]

Es wurde das Verkehrsaufkommen und die daraus resultierenden Schallemissionen auf der Bundesstraße 246a um den Knotenpunkt „B246a/Lindenallee“, der Straße „Lindenallee“ im „Industrie- und Gewerbepark Burg“, der Landstraße L 52 um den Knotenpunkt „L 52/Verbindungsstraße“ sowie der geplanten Verbindungsstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 115 im Plan-Zustand in Ansatz gebracht. Die dieser Untersuchung zugrundeliegenden prognostizierten Verkehrsdaten entstammen einer Verkehrsuntersuchung der BERNARD Gruppe ZT GmbH [4] basierend auf Verkehrszählungen durchgeführt am 06.07.2021 sowie im Zeitraum 07.12.2021 bis 09.12.2021. Die angegebenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV in Kfz/24h) und der angegebene Gesamtschwerlastverkehr (DTV_{SV} in Lkw/24h) werden entsprechend den Orientierungswerten der RLS-19 [3] für Gemeindeverbindungsstraßen („Lindenallee“, L 52, neu Verbindungsstraße) und Bundesstraßen (B246a) auf stündliche Verkehrsstärken bzw. auf die Lkw-Klassen Lkw1 und Lkw2 verteilt (siehe Tab. 3).

Tabelle 3: Umrechnung DTV und DTV_{sv} gemäß RLS-19 [3]

Straßenart	tags			nachts		
	M in Kfz/h	p1 in %	p2 in %	M in Kfz/h	p1 in %	p2 in %
Bundesstraße	0,0575 · DTV	3	7	0,01 · DTV	7	13
Gemeindeverbindungsstraße	0,0575 · DTV	3	5	0,01 · DTV	5	6

Gemäß den Berechnungsvorschriften der RLS-19 resultieren die in Tabelle 4 dargestellten Schallmissionspegel der folgenden Straßenabschnitte:

- Q1 – B246a aus Südost bis Knoten „B246a/Lindenallee“
- Q2 – B246a von Knoten „B246a/Lindenallee“ in Richtung Südost
- Q3 – „Lindenallee“ von Knoten „B246a/Lindenallee“ in Richtung Norden
- Q4 – „Lindenallee“ aus Richtung Norden bis von Knoten „B246a/Lindenallee“
- Q5 – B246a von Knoten „B246a/Lindenallee“ in Richtung Burg
- Q6 – B246a aus Richtung Burg bis Knoten „B246a/Lindenallee“
- Q7 – Straße „Gewerbe neu“ von Knoten „B246a/Lindenallee“ in Richtung Süd
- Q8 – Straße „Gewerbe neu“ aus Richtung Süd bis Knoten „B246a/Lindenallee“
- Q9 – L 52 von Knoten „L 52/Neue Verbindungsstraße“ in Richtung Osten
- Q10 – L 52 aus Richtung Osten bis Knoten „L 52/Neue Verbindungsstraße“
- Q11 – L 52 von Knoten „L 52/Neue Verbindungsstraße“ in Richtung Burg
- Q12 – L 52 aus Burg bis Knoten „L 52/Neue Verbindungsstraße“
- Q13 – neue Verbindungsstraße Richtung Süden
- Q14 – neue Verbindungsstraße Richtung Norden

Tabelle 4: Ausgangswerte für den Kfz-Verkehr und Emissionspegel Plan-Zustand

Quelle	DTV	DTV _{SV}	tags				nachts				v _{max}
			M	p ₁	p ₂	L _w '	M	p ₁	p ₂	L _w '	
	Kfz/d	%	Kfz/h	%	%	dB(A)/m	Kfz/h	%	%	dB(A)/m	km/h
Q1	5.410	23,4	311,1	7,0	16,4	82,7	54,1	8,2	15,2	75,0	70
Q2	3.990	18,4	229,4	5,5	12,9	80,8	39,9	6,4	12,0	73,1	70
Q3	2.355	23,1	135,4	6,9	16,2	75,8	23,6	8,1	15,0	68,1	50
Q4	2.395	24,0	137,7	7,0	16,8	75,9	24,0	8,4	15,6	68,2	50
Q5	5.425	17,8	311,9	5,3	12,5	82,2	54,3	6,2	11,6	74,4	70
Q6	3.965	10,2	228,0	3,1	7,2	79,7	39,7	3,6	6,6	72,0	70
Q7	900	25,0	51,8	7,5	17,5	71,7	9,0	8,8	16,3	64,0	50
Q8	900	25,0	51,8	7,5	17,5	71,7	9,0	8,8	16,3	64,0	50
Q9	1.730	5,8	99,5	2,2	3,6	75,0	17,3	2,6	3,2	67,4	70
Q10	1.790	6,1	103,9	2,3	3,8	75,0	17,9	2,8	3,4	67,4	70
Q11	1.705	5,3	98,0	2,0	3,3	75,0	17,1	2,4	2,9	67,4	70
Q12	1.670	4,8	96,0	1,8	3,0	74,7	16,7	2,2	2,6	67,4	70
Q13	285	10,5	16,4	3,9	6,6	67,8	2,9	4,8	5,7	60,2	70
Q14	260	11,5	15,0	4,3	7,2	67,8	2,6	5,2	6,3	60,2	70

Als Straßenoberfläche wird gemäß RLS-19 für den bestehenden und geplanten baulichen Zustand die Kategorie „Asphaltbeton“ für jeweils eine Fahrspur mit den in Tabelle 5 aufgeführten Zuschlägen für D_{SD} angesetzt. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, entsprechend den zugrundeliegenden Planungsunterlagen, sind in Tabelle 4 vermerkt (v_{max}). Entsprechende Korrekturwerte für Steigungen bzw. Gefälle von > 2,5 % wurden programmintern berücksichtigt. Die Modelleingangsdaten sind in Anlage 1 hinterlegt.

Tabelle 5: Zuschläge D_{SD} für Straßenoberfläche gem. RLS-19

	PKW		LKW	
	$\leq 60 \text{ km/h}$	$> 60 \text{ km/h}$	$\leq 60 \text{ km/h}$	$> 60 \text{ km/h}$
„Asphaltbeton“ D_{SD} in dB	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1

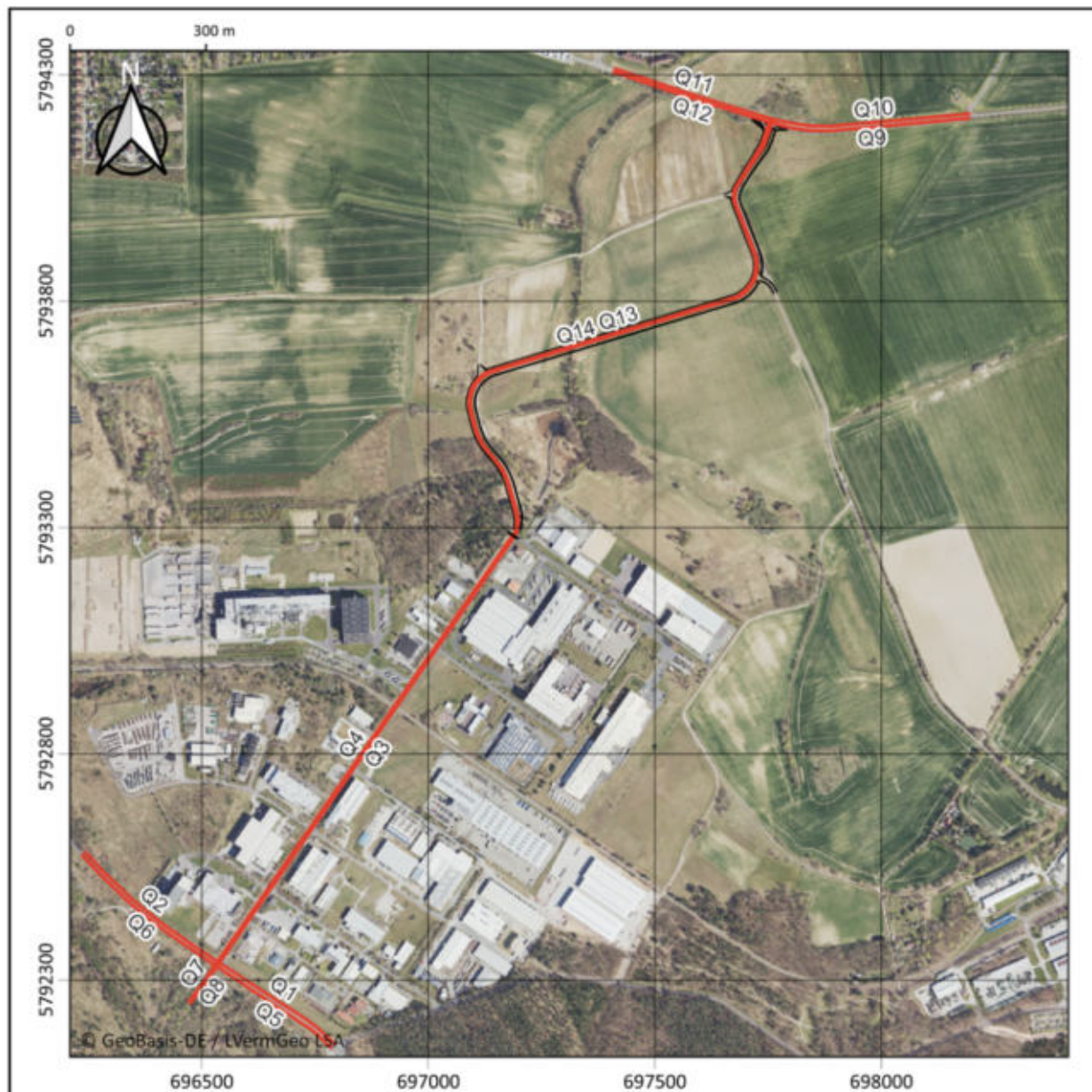


Abbildung 3: Lage der Emissionsquellen

5 Berechnungsergebnisse

Auf der Grundlage der in Kapitel 4 beschriebenen Emissionsgrößen wurden mittels des akustischen Modells die Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten berechnet. Die Immissionspegel aller Modellebenen und Dämpfungsterme gemäß RLS-19 [3] sind in Anlage 2 hinterlegt. Die Immissionsrasterkarten je Modellebene sind in Anlage 3 aufgeführt.

Tabelle 6: Berechnungsergebnisse

Immissionsorte	Beurteilungspegel L_r in dB(A)						IGW ¹⁾ in dB(A)	
	tags			nachts			tags	nachts
	EG	1. OG	2. OG	EG	1. OG	2. OG		
IO1	55	57	58	48	49	50	59	49
IO2	55	56	57	47	48	49		
IO3	53	54	54	45	46	47		
IO4	61	61	-	53	53	-	69	59
IO5	59	-	-	52	-	-		

1) Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV

Für den Immissionsort IO1 „W.-A.-Mozart-Str. 6“ wird zur Nachtzeit im 2. Obergeschoss eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von 1 dB(A) vorhergesagt. Die Überschreitung resultiert maßgeblich durch die Schallemissionen des zu erwartenden Fahrzeugverkehrs auf der ca. 30 m entfernten Landstraße L 52. Der Anteil der geplanten Verbindungsstraße (Q13 und Q14) beträgt 25,4 dB(A) (siehe Teillimmissionspegel Anlage 1). Da die geplante Anbindungsstraße auch Einfluss auf die Verkehrsdichten auf den Bestandsstraßen hat, ist eine separate Betrachtung nicht sinnvoll. Vorhabensbedingt ist jedoch mit keiner Erhöhung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke auf der Landstraße L 52 zu rechnen [4]. Es werden keine weiteren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Beurteilungsgebiet prognostiziert.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche besteht für IO1 ein Anspruch auf aktiven Schallschutz, wie Schallschutzwände entlang der L 52, oder passiven Schallschutz, bspw. erhöhte Schalldämmung von Außenbauteilen. Für einen effektiven Schallschutz müsste eine Schallschutzwand vor IO1 parallel zur L 52 über eine Mindesthöhe von 5 m verfügen. Gegebenenfalls besteht bereits ein ausreichender passiver Lärmschutz.

6 Zusammenfassung

Die Stadt Burg plant die Errichtung einer zweiten Verbindungsstraße des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das übergeordnete Straßennetz. Die Erschließungsstraße ist Teil des Bebauungsplanes Nr. 115 „Verbindungsstraße zur L 52 für die 2. Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das überregionale Straßennetz“. Es gilt die Schallimmissionen auf umliegende Immissionsorte hervorgerufen durch Kfz-Verkehr auf der geplanten Verbindungsstraße und dem übergeordneten Verkehrsnetz im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu ermitteln. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurden durch die öko-control GmbH Schönebeck die zu erwartenden Schallimmissionen mittels Ausbreitungsrechnung ermittelt.

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass durch das geplante Vorhaben am Immissionsort IO1 „W.-A.-Mozart-Str. 6“ zur Nachtzeit eine Überschreitungen des gebietsspezifischen Immissionsgrenzwertes gemäß 16. BImSchV von 1 dB(A) zu erwarten ist. Weitere Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte werden nicht prognostiziert.

7 Schlussbemerkung

Die öko-control GmbH verpflichtet sich, alle ihr durch die Erarbeitung des Gutachtens bekannt gewordenen Daten nur mit dem Einverständnis des Auftraggebers an Dritte weiterzuleiten.

Schönebeck, 28.09.2022



M.Sc. C. Wölfer

-bearbeitet-



Dipl.-Ing. M. Hüttenberger

-geprüft-