



Hinweise für die Strategische Lärmkartierung

- Abschätzung von Untersuchungskorridoren -

Die Angabe der nachfolgend aufgelisteten Entfernungswerte erfolgt in Anlehnung an die LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Anhang 1) auf Basis verschiedener Verkehrsbelastungen und unterschiedlicher Höchstgeschwindigkeiten. Die Abschätzung wurde auf der Grundlage der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vorgenommen. Gemäß den Empfehlungen des „Good Practice Guide“ der Europäischen Kommission wurden die Entfernungen zur Sicherheit um den Faktor 1,5 vergrößert. D.h. für die Nacht wurde ein Pegel von $L_{\text{Night}} = 48 \text{ dB(A)}$ und für den 24-Stunden-Wert ein Pegel von $L_{\text{DEN}} = 53 \text{ dB(A)}$ angesetzt. Weitere Emissionszuschläge wurden für die Abschätzung nicht vergeben. Als Straßenoberfläche wurde „nicht geriffelter Gussasphalt“ angenommen (mit $D_{\text{Stro}} = 0$ nach Tab. 3 der VBUS^{**}). Die Aufteilung der Verkehrsmengen auf die Zeiträume Tag, Abend und Nacht sowie die Abschätzung der LKW-Anteile erfolgte auf Basis der Standardwerte gemäß Tabelle 2 der VBUS.

Durch die Berücksichtigung des L_{DEN} -Korridors wird gleichzeitig der L_{Night} Pegel mit abgedeckt. Es wird empfohlen, vor Auftragsbeginn die konkreten Korridore auf Basis der realen Daten nochmals zu überprüfen.

Bundesautobahnen		
DTV_(Mo-So) (Kfz/Tag)	$L_{\text{Night}} = 48 \text{ dB(A)}$ (Abstand in Meter je Seite)	$L_{\text{DEN}} = 53 \text{ dB(A)}$ (Abstand in Meter je Seite)
85.000	1.100	1.350 (1.140) ^{**})
80.000	1.070	1.320 (1.120) ^{**})
75.000	1.050	1.290 (1.090) ^{**})
70.000	1.020	1.260 (1.060) ^{**})
65.000	1.000	1.220 (1.030) ^{**})
60.000	960	1.190 (1.000) ^{**})
55.000	930	1.150 (960) ^{**})
50.000	890	1.110 (920) ^{**})
45.000	850	1.070 (880) ^{**})
40.000	810	1.020 (840) ^{**})
35.000	760	970 (790) ^{**})
30.000	710	910 (740) ^{**})
25.000	650	840 (670) ^{**})
20.000	580	760 (600) ^{**})

Folgende zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden zugrunde gelegt: PKW=130 km/h, LKW=80 km/h

Bundesstraßen außerorts		
DTV_(Mo-So) (Kfz/Tag)	$L_{\text{Night}} = 48 \text{ dB(A)}$ (Abstand in Meter je Seite)	$L_{\text{DEN}} = 53 \text{ dB(A)}$ (Abstand in Meter je Seite)
40.000	500	740 (590) ^{**})
35.000	470	690 (550) ^{**})
30.000	430	660 (510) ^{**})
25.000	390	600 (470) ^{**})
20.000	330	530 (410) ^{**})
15.000	280	450 (340) ^{**})

Folgende zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden zugrunde gelegt: PKW=100 km/h, LKW=80 km/h

Bundesstraßen innerorts (beschleunigt)^{*)}		
DTV_(Mo-So) (Kfz/Tag)	L_{Night} = 48 dB(A) (Abstand in Meter je Seite)	L_{DEN} = 53 dB(A) (Abstand in Meter je Seite)
40.000	420	620
35.000	390	580
30.000	350	540
25.000	310	490
20.000	270	430
15.000	220	370

Folgende zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden zugrunde gelegt: PKW=70 km/h, LKW=70 km/h

Bundesstraßen innerorts^{*)}		
DTV_(Mo-So) (Kfz/Tag)	L_{Night} = 48 dB(A) (Abstand in Meter je Seite)	L_{DEN} = 53 dB(A) (Abstand in Meter je Seite)
40.000	320	500
35.000	290	470
30.000	260	430
25.000	230	380
20.000	200	330
15.000	160	280

Folgende zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden zugrunde gelegt: PKW=50 km/h, LKW=50 km/h

Staats-/Kreis-/Gemeindeverbindungsstraßen außerorts		
DTV_(Mo-So) (Kfz/Tag)	L_{Night} = 48 dB(A) (Abstand in Meter je Seite)	L_{DEN} = 53 dB(A) (Abstand in Meter je Seite)
25.000	250	500 (380) ^{**)}
20.000	220	440 (340) ^{**)}
15.000	180	370 (280) ^{**)}
10.000	130	290 (210) ^{**)}

Folgende zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden zugrunde gelegt: PKW=100 km/h, LKW=80 km/h

Staats-/Kreis-/Gemeindeverbindungsstraßen innerorts^{*)}		
DTV_(Mo-So) (Kfz/Tag)	L_{Night} = 48 dB(A) (Abstand in Meter je Seite)	L_{DEN} = 53 dB(A) (Abstand in Meter je Seite)
25.000	130	310
20.000	110	260
15.000	90	220
10.000	70	170

Folgende zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden zugrunde gelegt: PKW=50 km/h, LKW=50 km/h

*) Im Innerortsbereich können sich bei geschlossener Randbebauung aufgrund von Reflexion die Untersuchungskorridore bis auf maximal das doppelte der angegebenen Entfernung erweitern (hier empfiehlt sich vorab eine Abschätzung).

***) Auf Hauptverkehrsstraßen sind nach Stand der Technik i.d.R. spezielle Betone, Asphaltbetone oder Splitt-Mastix-Asphalte als Straßenoberfläche eingebaut, welche nach Tabelle 3 der VBUS bei Geschwindigkeiten > 60 km/h im Außerortsbereich einen Korrekturwert D_{Stro} von -2dB(A) rechtfertigen. Dies führt zu einer Verkleinerung der Untersuchungskorridore (Korridorbreite ist für L_{DEN} kursiv in Klammern angegeben).