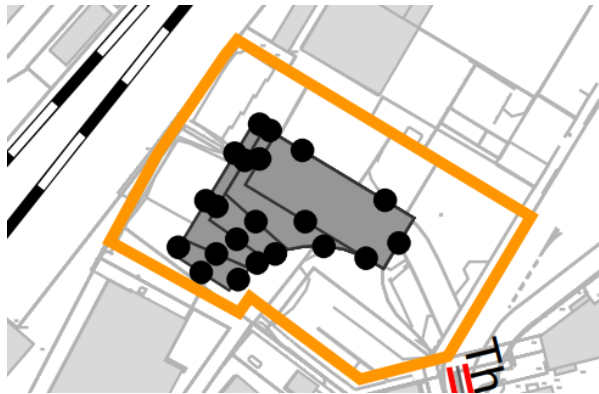


Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 30, 4. Änderung „Rosengarten“ in Wedel



Auftraggebende Stelle: Stadt Wedel
Fachbereich Bauen und Umwelt
Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung
Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

Projektnummer: LK 2022.047
Berichtsnummer: LK 2022.047.1
Berichtsstand: 31.08.2022
Berichtsumfang: 17 Seiten sowie 4 Anlagen

Projektleitung: Dipl.-Ing. Mirco Bachmeier
Bearbeitung: Geske Eberlei, M.Sc.



LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • 22767 Hamburg
Bekannt gegebene Stelle nach § 29b BImSchG - Prüfbereich Gruppe V - Ermittlung von Geräuschen
Messstellenleiter Frank Heidebrunn • AG Hamburg HRB 51 885
Geschäftsführung: Mirco Bachmeier (Vorsitz) / Bernd Kögel / Ulrike Krüger (kfm.)
Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44
E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • <http://www.laermkontor.de>

Berichtsversionen

Index	Bemerkung	Datum	Bearbeiter	Geprüft
1	Vorabzug	31.08.2022	GE	MBa

Inhaltsübersicht

1	Aufgabenstellung	4
2	Arbeitsunterlagen	5
3	Beurteilungsgrundlagen	6
4	Berechnungsgrundlagen	8
5	Eingangsdaten	9
	5.1 Straße	9
	5.2 Schiene	9
6	Berechnungsergebnisse und Bewertung	11
	6.1 Verkehrslärm auf das Plangebiet	11
	6.2 Auswirkungen vorhabenbedingter Mehrverkehr	11
	6.3 Schallreflexionen Schienenverkehr auf Bestandswohngebäude „Auweide“ durch Vorhaben	13
7	Zusammenfassung und Fazit	15
8	Anlagenverzeichnis	16
9	Quellenverzeichnis	17

1 Aufgabenstellung

Die medac GmbH plant die Errichtung eines neuen Verwaltungsgebäudes in Wedel in Schleswig-Holstein. Dafür führt die Stadt ein Verfahren zur 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 30, „Rosengarten“ durch, der aber weiterhin als Angebotsbebauungsplan trotz Vorhabenbezug angesehen wird. Der Änderungsbereich umfasst dabei weitestgehend eine heute dort bestehende oberirdische Stellplatzanlage.

Das neue Verwaltungsgebäude der medac GmbH ist als zwei- bis zwölfgeschossiger Gebäudekomplex vorgesehen, der ausschließlich für gewerbliche Zwecke genutzt werden soll.

Der Bebauungsplan Nr. 30 „Rosengarten“ mit der in der Aufstellung befindlichen 4. Änderung sieht die Festsetzung eines Kerngebietes (MK) für den Änderungsbereich vor.

Das Plangebiet liegt dabei in Nachbarschaft zu gemischten Nutzungen, damit also umgeben von Bürogebäuden, gewerblichen Betrieben sowie einigen Wohnungen. Neben der direkt nördlich angrenzenden Schienenstrecke 1226 (S-Bahnlinie S1 Wedel – Hamburg Altona) wirken Schallimmissionen der Straße „Rosengarten“ sowie die Theaterstraße auf das Plangebiet ein.

Zur planungsrechtlichen Absicherung des Vorhabens ist eine schalltechnische Untersuchung zu erstellen, mit der eine schallschutzfachliche Bewertung der Verkehrsgeräusche auf das Plangebiet erfolgt. Gegebenenfalls sind Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm aufzuzeigen.

2 Arbeitsunterlagen

Die in der Tabelle 1 aufgeführten Unterlagen wurden für die Bearbeitung der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung zur Verfügung gestellt:

Tabelle 1: Bereitgestellte Unterlagen

Art der Unterlagen	Datei-format	Bereitgestellt		
		per	von	am
Startinformationen B-Plan Nr. 30, 4. Änderung	PDF	E-Mail		26.11.2021
Lageplan, Visualisierung, B-Plan Vorentwurf	PDF / DWG	E-Mail	ELBBERG Kruse, Rathje, Springer, Eckebrecht Partnerschaft mbB	01.07.2022
Verkehrszahlen für Rosengarten, Theaterstraße	PDF	E-Mail	Stadt Wedel Fachbereich Bauen und Umwelt Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung	01.07.2022
Bahndaten Schienenstrecke 1226	XLS	E-Mail	Deutsche Bahn AG	20.07.2022
Bebauungspläne	PDF	Online-Ressource	https://www.wedel.de/rathaus-politik/stadtverwaltung/stadtentwicklung/rechtskraeftige-bebauungsplaene	25.08.2022

3 Beurteilungsgrundlagen

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen auf die Planung durch den Straßen- und Schienenverkehrslärm erfolgt auf Grundlage der DIN 18005 Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ /1/ sowie unter Betrachtung der Vorgaben der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ /2/. Letztere stellt dabei einen Abwägungsspielraum hinsichtlich einer möglichen Zulässigkeit von Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 dar.

Im Sinne einer lärmoptimierten Planung sollen die in der Tabelle 2 dargestellten Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005, Teil 1 eingehalten werden. Die in Tabelle 2 hervorgehobene Nutzung (Kerngebiet) stellt den für die vorliegende Untersuchung zu Grunde gelegten Bewertungsstandard und damit die anzuwendenden Orientierungswerte dar.

Tabelle 2: Orientierungswerte nach DIN 18005 (Auszug) für Verkehrsgeräusche

Nutzung	Tag (6:00 – 22:00 Uhr) in dB(A)	Nacht (22:00 – 6:00 Uhr) in dB(A)
Allgemeine Wohngebiete	55	45
Dorf- und Mischgebiete	60	50
Kern-, und Gewerbegebiete	65	55

Idealerweise ist die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 anzustreben. Aus Sicht des Schallschutzes handelt es sich hierbei um gewünschte Zielwerte, jedoch nicht um Grenzwerte. Der Belang des Schallschutzes ist bei der Abwägung, welche Maßgaben bei der Bewertung verbindlich gesetzt werden, als ein wichtiger Planungsgrundsatz (neben anderen Belangen) zu verstehen. Dies bedeutet, dass die Orientierungswerte lediglich als Anhalt dienen und dass von ihnen sowohl nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden im Gutachten als Obergrenze dieses Ermessensspielraumes zur Bewertung von Verkehrslärm herangezogen. In Tabelle 3 sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV aufgeführt sowie die zugrunde gelegte Nutzung für die vorliegende Untersuchung hervorgehoben.

Tabelle 3: Grenzwerte nach 16. BImSchV (Auszug)

Nutzung	Tag (06:00 – 22:00 Uhr) in dB(A)	Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime	57	47
Reine und Allgemeine Wohngebiete	59	49
Kern-, Dorf-, Misch- und Urbane Gebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Nach Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung kann davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken /3/. Beurteilungspegel von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts stellen laut dem Rat der Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) /4/ die Schwelle für potenzielle Gesundheitsgefährdung dar.

Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen, Schlaf- und Kinderzimmern ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht /5/.

4 Berechnungsgrundlagen

Der Untersuchungsraum und die für die schalltechnischen Berechnungen maßgebliche Umgebung wurden in einem 3-dimensionalen Schallausbreitungsmodell digital erfasst. Dabei wurden relevante Schallquellen und vorhandene Baukörper, die abschirmend oder reflektierend wirken, in ihrer Lage und Höhe berücksichtigt.

Sämtliche Berechnungen erfolgten mit dem Programm SoundPlan, Version 8.2 der SoundPlan GmbH.

Die Berechnungen der Beurteilungspegel für die Straße erfolgten nach dem Teilstückverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019“ – RLS 19 /6/. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie die Straßenoberflächen der berücksichtigten Straßenverkehrswege wurden bei den Ermittlungen der Schallemissionen in Ansatz gebracht.

Die Berechnung der Beurteilungspegel der Bahnstrecken erfolgte nach der 16. BImSchV, Anlage 2 „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03“ /7/ und dem dort beschriebenen Verfahren für Teilstücke. Zuschläge gemäß Schall 03 wurden soweit schallemissionsrelevant und richtlinienkonform berücksichtigt.

5 Eingangsdaten

5.1 Straße

Auf das Plangebiet wirken schallemissionsseitig unmittelbar südlich die Straße „Rosengarten“ (B431) und die Theaterstraße ein.

Die Verkehrsbelastungen (DTV und Schwerverkehr) für die Straße „Rosengarten“ und die Theaterstraße basieren auf der Verkehrserhebung der Firma ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB aus dem Jahr 2022.

Die Bestandszahlen wurden konservativ mit 0,5 % Steigerung pro Jahr für die Prognose 2035 hochgerechnet. Der ebenfalls von der ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, durch das Vorhaben bedingte, prognostizierte Mehrverkehr ist für den betrachteten Planfall mit berücksichtigt. Die emissionsrelevanten Eingangsdaten der Straßen sind in der Anlage 3 dokumentiert.

Die Aufteilung der übermittelten Schwerverkehre auf die zwei Lkw-Klassen wurde entsprechend der Vorgaben der RLS-19 /6/ vorgenommen.

Die Lage der Straße kann Anlage 1 entnommen werden.

Tabelle 4: Eingangsdaten und Emissionspegel Straße Prognosejahr 2035

Abschnitt	DTV	M Kfz/h		Lkw-Anteile %				V _{zul} Pkw/Lkw km/h	Emissions- pegel L' dB(A)	
				Lkw1		Lkw2			Tag	Nacht
	2035	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Theater- straße	2.339	140	12,5	0,5	0,0	0,6	0,0	50	72,4	61,7
Rosengarten östl. Theater- straße	16.837	994	117	0,7	1,9	1,6	3,5	50	81,3	72,7
Rosengarten westl. Thea- terstraße	16.332	963	115	0,7	1,9	1,7	3,5	50	81,2	72,5

Erläuterungen:

DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

M: maßgebende stündliche Verkehrsstärke

V_{zul}: zulässige Höchstgeschwindigkeit

L': längenbezogener Schalleistungspegel

5.2 Schiene

Für die vorliegende schalltechnische Untersuchung ist die aktuelle Verkehrsmengenprognose auf der Schienenstrecke 1226 der Deutschen Bahn AG (S-Bahnlinie S1 Wedel – Hamburg Altona) für das Jahr 2030 herangezogen worden. Die Eingangsdaten der Schienenstrecke sind in der Anlage 4 dokumentiert.

Die schalltechnisch relevanten Schienenverkehrsparameter wurden gleisgenau in das Berechnungsmodell überführt. Entsprechend wurden die Verkehrsdaten der Strecken 1226 im Bahnhofsbereich zu je 50 % auf die beiden Richtungsgleise verteilt. Die Schienen wurden gemäß den Anforderungen der Schall 03 /7/ modelliert. Die Lage der Schiene kann der Anlage 1 entnommen werden.

Die Verkehrsmengen der S-Bahnlinie S1, getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum sowie die sich daraus ergebenden längenbezogenen Schalleistungsspiegel sind in Tabelle 5 aufgeführt.

Tabelle 5: Eingangsdaten Schiene (Emissionsparameter, Prognose 2030)

Streckenbezeichnung und Abschnitt	Zugzahlen (pauschal über alle Zugarten)		L'WA 0-5m dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Strecke 1226 Abschnitt HH-Rissen Öl- weiche bis Wedel (Holst)	143	27	81	76

Erläuterung:

L'WA 0-5m längenbezogener Schalleistungsspiegel (zusammengefasst für drei Quellhöhen)

6 Berechnungsergebnisse und Bewertung

6.1 Verkehrslärm auf das Plangebiet

Die aus dem Straßen- und Schienenverkehrslärm für den Tagzeitraum resultierenden Beurteilungspegel im Plangebiet wurden in der Anlage 2 als Fassadenpegelpläne dargestellt. Da es sich bei dem Plangebäude um das Verwaltungsgebäude der medac GmbH handelt und lärmsensible Nachnutzungen ausgeschlossen werden, ist keine nächtliche Schutzbedürftigkeit und damit keine Notwendigkeit der Beurteilung gegeben.

Im Plangebiet liegen die Beurteilungspegel im Tagzeitraum (06:00-22:00 Uhr) zwischen 49 dB(A) und 61 dB(A).

Die Orientierungswerte der DIN 18005 /1/ für Kerngebiete von 65 dB(A) am Tag wird innerhalb der geplanten Baugrenzen eingehalten. Damit ist auch die aus der Lärmwirkungsforschung bekannte Schwelle der Gesundheitsgefährdung unterschritten.

6.2 Auswirkungen vorhabenbedingter Mehrverkehr

Gemäß der verkehrstechnischen Stellungnahme von ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB ist davon auszugehen, dass der vorhabenbedingte Mehrverkehr sich aus dem Beschäftigtenverkehr der medac GmbH ergibt.

Durch das geplante Vorhaben ist auf der Theaterstraße mit einem Mehraufkommen an Verkehr von 420 Pkw Fahrten am Tag und 20 in der Nacht zu rechnen. Für den Planfall ohne das medac Verwaltungsgebäude (Nullprognose) ist ein Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 1.800 Kfz für einen durchschnittlichen täglichen Verkehr prognostiziert.

Auf der Straße Rosengarten (B431) ist östlich der Theaterstraße bei einer Nullprognose von ca. 15.650 Kfz/24h mit einer vorhabenbedingten Erhöhung der Verkehrsmenge um 241 Pkw Fahrten am Tag und 12 während der Nacht zu rechnen.

Westlich der Theaterstraße bei einer Nullprognose von 15.200 Kfz/24h ist ein vorhabenbezogener Mehrverkehr von 179 Pkw Fahrten am Tag und 8 Pkw Fahrten während der Nacht prognostiziert.

Für eine beurteilungsrelevante Erhöhung des Verkehrslärms (hier wird von einer Erhöhung von mindestens 2,1 dB ausgegangen, die auch in etwa an der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt) müssten die Verkehre ausgehend von dem Beschäftigtenverkehr auf der Theaterstraße sowie der Straße Rosengarten dominieren bzw. eine Erhöhung von etwas mehr als 60% darstellen. Dies kann aufgrund der prognostizierten Neuverkehre im Vergleich zu den Verkehrsmengen auf der Theaterstraße ausgeschlossen werden. Auf der Straße Rosengarten (östl. Theaterstraße und westl. Theaterstraße) kommt es durch die prognostizierten

Verkehrsanstiege zu einem verkehrsbedingten Geräuschanstieg von weniger als 0,1 dB. Dieser Anstieg ist zwar deutlich unterhalb der Schwelle der Wahrnehmbarkeit und besonders unter der zuvor genannten relevanten Schwelle von 2,1 dB, jedoch ist dieser Anstieg auf einer viel befahrenen Straße prognostiziert, auf der möglichst weitere Verkehrsmengenanstiege und damit Geräuschpegelanstiege vermieden werden sollten.

Daher empfehlen wir durch folgende Maßnahmen dem Verkehrsanstieg bzw. Geräuschanstieg entlang der B431 entgegenzuwirken:

- Förderung der ÖPNV-Nutzung (besonders durch die medac GmbH)
- Förderung des Radverkehrs (besonders durch die medac GmbH)
- Förderung von Fahrgemeinschaften (besonders durch die medac GmbH)
- Einbau lärmarmer Fahrbahnoberflächen

6.3 Schallreflexionen Schienenverkehr auf Bestandswohngebäude „Auweide“ durch Vorhaben

Nördlich des Planvorhabens und der Schienenstrecke 1226 (S-Bahnlinie S1 Wedel – Hamburg Altona) befinden sich Wohngebäude. Nachfolgend wurde geprüft, ob durch den Neubau des geplanten Verwaltungsgebäudes, ausgehend von den Schienenverkehrsgeräuschen, Schallreflexionen zu erwarten sind, die zur Erhöhung der Beurteilungspegel an den schienenzugewandten Fassadenseiten der Wohngebäude in der „Auweide“ beitragen. Für diese Prüfung wurden die Beurteilungspegel

1. im Bestand ohne Planvorhaben und
2. im Bestand mit Planvorhaben

berechnet und miteinander verglichen. Abbildung 1 zeigt die ausgewählten Immissionsorte, welche eine Immissionshöhe von 5,4 m (entspricht in etwa dem 1. OG) aufweisen.

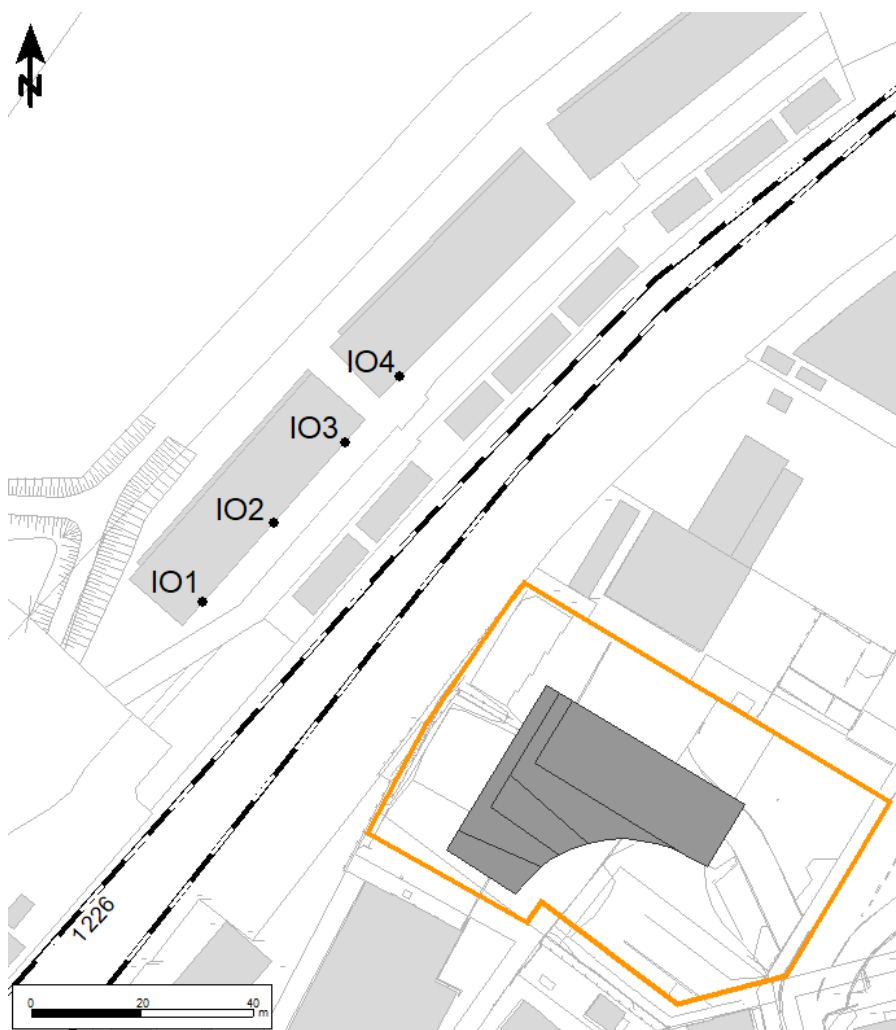


Abbildung 1: Immissionsorte Wohngebäude in der Auweide

Die Beurteilungspegel im Bestand sowie unter Berücksichtigung des Planvorhabens an den Wohngebäuden in der „Auweide“ sind in der Tabelle 6 aufgezeigt.

Tabelle 6: Beurteilungspegel im Bestand sowie mit Planvorhaben

Immissionsort (IO)	Bestand		Planvorhaben		Differenz in dB	
	LrT in dB(A)	LrN in dB(A)	LrT in dB(A)	LrN in dB(A)	Tag	Nacht
IO1	60,7	56,5	60,8	56,6	+0,1	+0,1
IO2	58,5	54,2	58,7	54,4	+0,2	+0,2
IO3	58,4	54,2	58,5	54,3	+0,1	+0,1
IO4	59,3	55,0	59,3	55,0	-	-

Es werden ausgehend vom Planvorhaben maximale Pegelerhöhungen von bis zu 0,2 dB am IO2 prognostiziert. Erst ab einer Pegelerhöhung von etwa 2 dB sind diese auch wahrnehmbar.

Angelehnt an die 16. BImSchV /2/ ist durch die Pegelerhöhung von 0,2 dB und zugleich Beurteilungspegeln unter 70/60 dB(A) Tag/Nacht keine wesentliche Änderung gegeben. Somit sind keine für den Nutzer der Wohngebäude wahrnehmbaren und gutachterlich relevanten Pegelerhöhungen durch das Vorhaben zu erwarten.

7 Zusammenfassung und Fazit

Die medac GmbH plant die Errichtung eines neuen Verwaltungsgebäudes in Wedel in Schleswig-Holstein. Dafür führt die Stadt ein Verfahren zur 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 30, „Rosengarten“ durch. Für den Änderungsbereich ist die Ausweisung eines Kerngebiets (MK) vorgesehen. Das Verwaltungsgebäude ist als ein zwei- bis zwölfgeschossiges Gebäude vorgesehen.

Neben der direkt nördlich angrenzenden Schienenstrecke 1226 (S-Bahnlinie S1 Wedel – Hamburg Altona) wirken die Straße „Rosengarten“ sowie die Theaterstraße auf das Plangebiet bzw. das Bauvorhaben ein.

Zur planungsrechtlichen Absicherung ist die vorliegende schalltechnische Untersuchung erstellt worden.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 /1/ für Kerngebiete von 65 dB(A) am Tag wird innerhalb der geplanten Baugrenzen eingehalten. Somit sind die schalltechnischen Auswirkungen der Schienenstrecke sowie der umliegenden Straßen auf das Planvorhaben gesunde Arbeitsverhältnisse gegeben.

Des Weiteren kommt es durch den bebauungsplanbedingten Mehrverkehr zu keiner relevanten Erhöhung der durchschnittlichen Verkehrsbelastung und somit auch der schalltechnischen Situation. Dennoch sollte Geräuschanstiegen entlang der B431 (Rosengarten) durch Lärminderungsmaßnahmen entgegengetreten werden.

Auf Grund der Berechnungsergebnisse sind zum Schutz vor Lärm keine textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan notwendig.

Hamburg, 31.08.2022

Mirco Bachmeier
LÄRMKONTOR GmbH

i.A. Geske Eberlei
LÄRMKONTOR GmbH

8 Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Lageplan

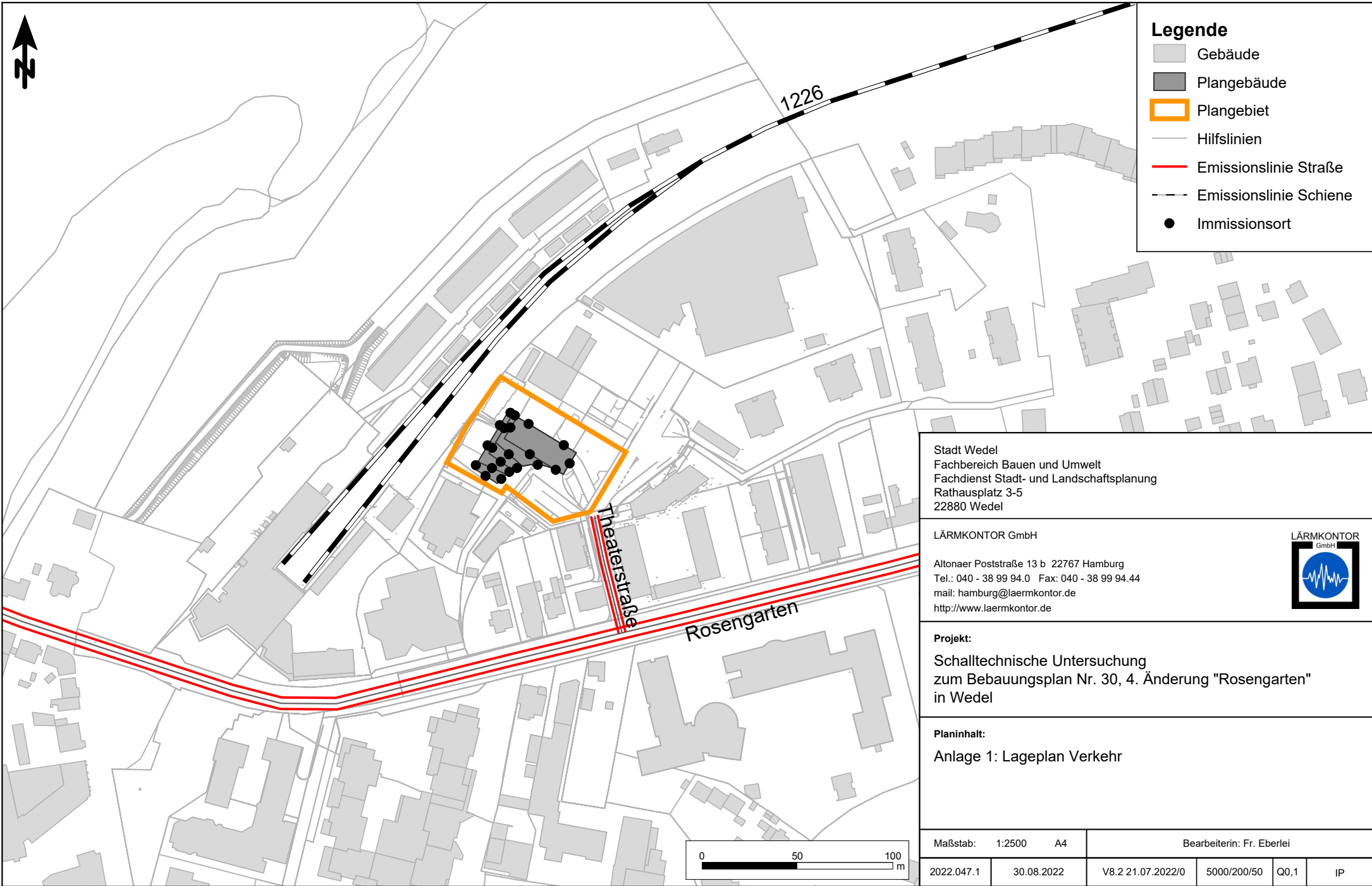
Anlage 2: Beurteilungspegel Verkehr

Anlage 3: Eingangsdaten Straße

Anlage 4: Eingangsdaten Schiene

9 Quellenverzeichnis

- /1/ DIN 18005-1, „Schallschutz im Städtebau“ Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung**
vom Juli 2002, DIN - Deutsches Institut für Normung e.V. zu beziehen über Beuth Verlag GmbH
- /2/ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Verkehrslärmschutzverordnung**
vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), Änderung durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) und am 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334)
- /3/ Babisch, Dr. Wolfgang, Transportation Noise and Cardiovascular Risk Review and Synthesis of Epidemiological Studies Dose-effect Curve and Risk Estimation, UBA 2006**
- /4/ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Umwelt und Gesundheit**
Risiken richtig einschätzen, Deutscher Bundestag, Drucksache 14/2300
- /5/ BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5.04; BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 – 9 A 72.079**
- /6/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19**
Ausgabe 09 2019, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr FGSV 052, (VkBl. 2019, Heft 20, lfd.Nr. 139, S. 698), korrigiert Februar 2020
- /7/ Anlage 2 der 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“**
in Fassung der Änderung durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)



Legende

- Gebäude
- Plangebäude
- Plangebiet
- Hilfslinien
- Emissionslinie Straße
- Emissionslinie Schiene
- Immissionsort

Stadt Wedel
 Fachbereich Bauen und Umwelt
 Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung
 Rathausplatz 3-5
 22880 Wedel

LÄRMKONTOR GmbH



Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de

Projekt:

Schalltechnische Untersuchung
 zum Bebauungsplan Nr. 30, 4. Änderung "Rosengarten"
 in Wedel

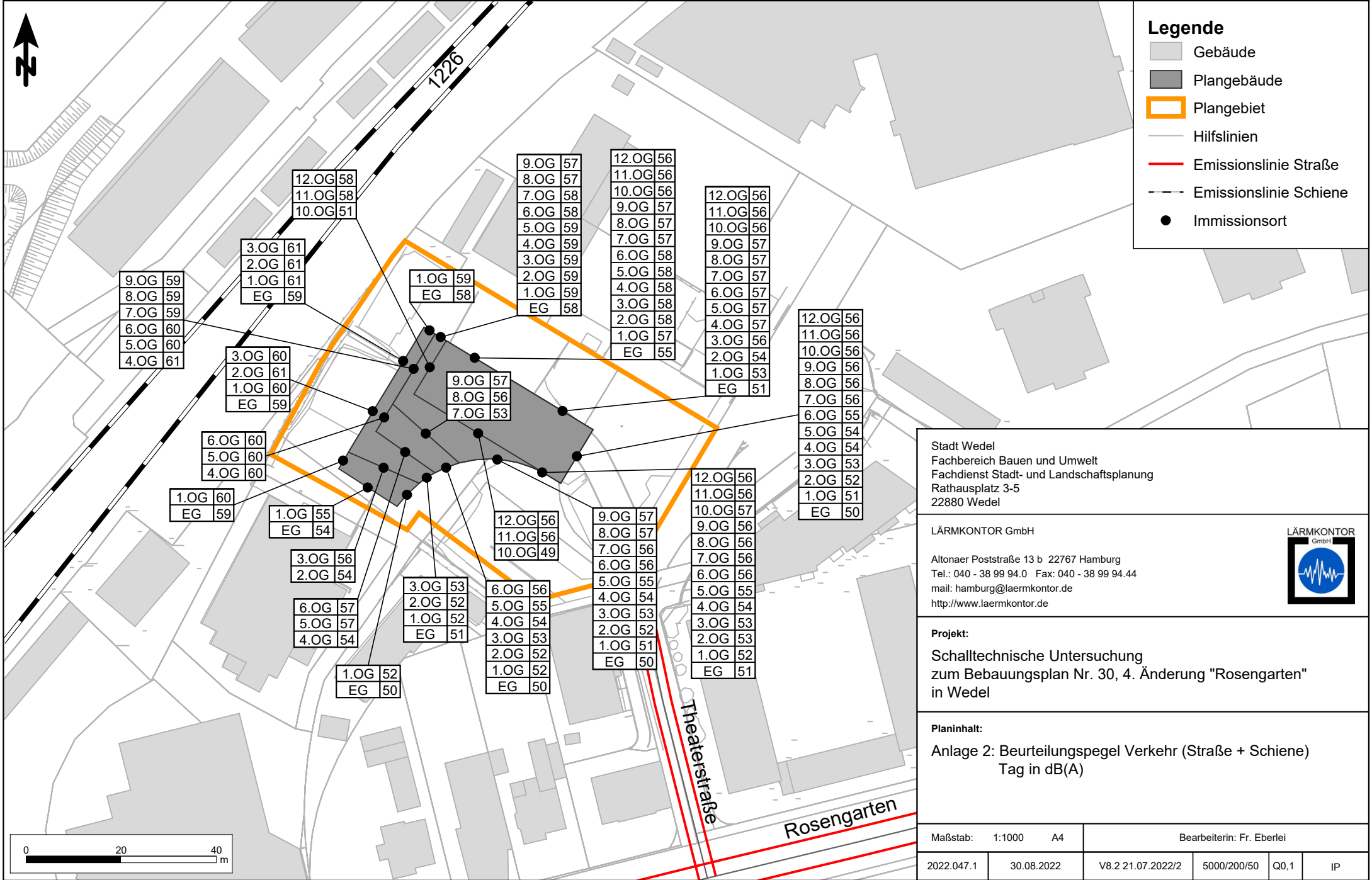
Planinhalt:

Anlage 1: Lageplan Verkehr

Maßstab: 1:2500 A4

Bearbeiterin: Fr. Eberlei

2022.047.1	30.08.2022	V8.2 21.07.2022/0	5000/200/50	Q0,1	IP
------------	------------	-------------------	-------------	------	----



Stadt Wedel Fachbereich Bauen und Umwelt Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung Rathausplatz 3-5 22880 Wedel				
LÄRMKONTOR GmbH Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44 mail: hamburg@laermkontor.de http://www.laermkontor.de				
Projekt: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 30, 4. Änderung "Rosengarten" in Wedel				
Planinhalt: Anlage 2: Beurteilungspegel Verkehr (Straße + Schiene) Tag in dB(A)				
2022.047.1	30.08.2022	V8.2 21.07.2022/2	5000/200/50	Q0,1 IP

Name	DTV Kfz/24h	Typ	Verkehrsmenge		Anteil		Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	Tag %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h		Lw'(T) /dB(A)	Lw'(N) /dB(A)
Rosengarten / östlich Theaterstraße	16837	Pkw	970,8	111,1	97,7	94,6	50	50	SMA 8	81,3	72,6
		Lkw1	7	2,2	0,7	1,9	50	50			
		Lkw2	15,9	4,1	1,6	3,5	50	50			
Rosengarten / westlich Theaterstraße	16332	Pkw	940,3	108,4	97,6	94,6	50	50	SMA 8	81,2 - 81,3	72,5 - 72,6
		Lkw1	6,7	2,2	0,7	1,9	50	50			
		Lkw2	16,4	4	1,7	3,5	50	50			
Theaterstraße	2339	Pkw	138,4	12,5	98,9	100	50	50	Asphaltbetone <= AC11	72,4 - 72,5	61,7 - 61,8
		Lkw1	0,7	-	0,5	-	50	50			
		Lkw2	0,8	-	0,6	-	50	50			

Version 202203 - Daten gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030DT(KW 25/2022) des Bundes
Strecke 1226 del Abschnitt Hamburg-Rissen Ölweiche (Üst) bis Wedel (Holst), km 18,3- km 18,9, Bereich Rosengarten We-
 Horizont 2030DT
 RiKz 1+2

Zugart	Anzahl		v_max_Zug km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband											
	Tag	Nacht		Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
S HAMBURG	69	13	100	5-Z5-A12	1										
S HAMBURG	74	14	100	5-Z5-A12	2										
Summe	143	27													

VzG

Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

von km	bis km	km/h
18,2	18,6	60
18,6	18,8	50
18,8	18,9	30