





Ausbau der B 50 – Geichlingen - Obergeckler

<p>B 50 von NK 6003 011 nach NK 6003 012</p> <p>B 50 von NK 6003 012 nach NK 6003 013</p> <p>K 2 (Bitburg-Prüm) von NK 6003 027 nach NK 6003 012 nächster Ort</p>	<p>km 0,312 – 1,348</p> <p>km 0,000 – 1,156</p> <p>km 1,570 – 1,604</p> <p>Obergeckler</p>	<p>Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz</p> <div style="text-align: right;">  </div>
<p>Baulänge</p>	<p>B50: 1,979 km K2: 0,224 km</p>	<p>LBM Gerolstein</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">   <p>Rheinland-Pfalz</p> </div>

IMMISSIONSTECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN

- FESTSTELLUNGSENTWURF -

<p>aufgestellt und genehmigt Gerolstein, den 22.07.2020</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  Dienststellenleiter </div>	

1. Schalltechnische Untersuchung

1.1 Beschreibung der rechtlichen Situation

Die §§ 41 ff. des BImSchG verpflichten den Träger der Straßenbaulast beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen den notwendigen Lärmschutz sicherzustellen.

Im Rahmen der Lärmvorsorge, d.h. der Vermeidung von unzumutbaren Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder bei der wesentlichen Änderung von Straßen, sind die Vorgaben der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 zu untersuchen.

Die Verordnung setzt die Immissionsgrenzwerte fest, nennt die Voraussetzungen der wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und regelt das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels.

1.1.1 Beurteilung der schalltechnischen Situation

Beim Ausbau von B50 und K2 auf der vorhandenen Trasse handelt es nicht um einen Neubau. Bei dem Ausbau der B 50 handelt es sich aber um einen „erheblichen baulichen Eingriff“. Es ist zu prüfen, ob es sich um eine „wesentliche Änderung“ handelt.

Die Voraussetzungen für eine „wesentliche Änderung“ ergeben sich aus § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Demnach ist eine Änderung wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV) oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2, Nr. 2 16. BImSchV).

Demnach ist die zweite Voraussetzung entweder eine Steigerung des Verkehrsaufkommens von dem zu ändernden Verkehrsweg um mindestens 3 dB(A) – zwar fehlen für eine endgültige Beurteilung die Zahlen einer Verkehrsprognose, dennoch ist nicht davon auszugehen, dass der Ausbau zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens um 3 dB(A) führen wird – oder wenn die Lärmschutzwerte auf mindestens 70 dB(A) am Tag/ 60 dB(A) nachts erhöht werden. Aufgrund der vorliegend geringen Verkehrszahlen (2.020 Kfz/Tag) kann diese Voraussetzung (70/60) ebenfalls ausgeschlossen werden. Somit liegen die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nicht vor. Damit besteht auch kein Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

1.2 Zusammenfassung

Durch den mit den geplanten Ausbau der B 50 zwischen Geichlingen und Obergeckler verbundenen „erheblichen baulichen Eingriff“ liegen die Kriterien einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne der BImSchV nicht vor.

Durch den Ausbau der B 50 zwischen Geichlingen und Obergeckler entstehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland.

2. **Luftschadstoffe**

Bedingt durch die Ausbaumaßnahme ist keine relevante Veränderung der Luftschadstoffsituation zu erwarten.

Eine Berechnung nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) kann somit entfallen.

Verfasser:
Senger Consult GmbH
Ingenieurgesellschaft

Treis-Karden, den 03. September 2019