

Erläuterungsbericht

zur

Planfeststellung

Bundesautobahn A 3 Frankfurt - Nürnberg

**Lärmschutzwand mit integrierten
Fotovoltaik-Elementen**

Betr.-km 212+518 bis Betr.-km 213+405

Aufgestellt:

Nürnberg, 29.11.2013

Autobahndirektion Nordbayern



Stadelmaier, Baudirektor

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen	3
1. Darstellung der Baumaßnahme	4
2. Notwendigkeit der Baumaßnahme	4
3. Zweckmäßigkeit des Vorhabens	5
3.1. Beschreibung der Maßnahme	5
3.2. Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft	5
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	6
4.1. Trassierung	6
4.2. Querschnitt	6
4.2.1. Querschnitt A3	6
4.2.2. Anordnung der Lärmschutzanlage im Querschnitt	6
4.3. Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	6
4.4. Baugrund / Erdarbeiten	7
4.5. Entwässerung	7
4.6. Ingenieurbauwerke	7
4.7. Straßenausstattung	8
4.8. Besondere Anlagen	8
4.9. Leitungen	8
4.10. Wildschutz	9
4.11. Maßnahmen an Gewässern	10
5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	10
5.1. Lärmschutz	10
5.1.1. Allgemeines	10
5.1.2. Berechnungsverfahren	10
5.1.3. Vorgehensweise bei den schalltechnischen Untersuchungen	11
5.1.4. Ausgangsdaten der schalltechnischen Berechnungen	11
5.1.5. Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	13
5.1.6. Begründung der Schallschutzmaßnahmen und Anforderungen an die Schallschutzmaßnahmen	15
5.2. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen	15
5.2.1. Allgemeines	15
5.2.2. Auswirkungen auf das Landschaftsbild	16
6. Zweck des Planfeststellungsverfahrens	17
7. Inanspruchnahme von Grundeigentum	17
8. Durchführung der Baumaßnahme	18

Abkürzungen

A	Autobahn (z. B. A 3)
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
AVG	Aschaffener Versorgungs-GmbH
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
Betr.-km	Betriebskilometer
BayVwfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
D_{StrO}	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
Fl.-Nr.	Flurstücknummer
i. V. m.	in Verbindung mit
Kfz/24 h	Kraftfahrzeuge pro Tag
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
km/h	Kilometer pro Stunde
kV	Kilovolt
LKW	Lastkraftwagen
M_T	Stündliche Verkehrsstärke in der Nacht
M_T	Stündliche Verkehrsstärke am Tag
PKW	Personenkraftwagen
R	Radius
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RQ	Regelquerschnitt
t	Tonne

1. Darstellung der Baumaßnahme

Die vorliegende Planung behandelt die Errichtung einer Lärmschutzanlage mit integrierten Fotovoltaik-Elementen zur Stromerzeugung an der A3 zwischen den Anschlussstellen Aschaffenburg und Aschaffenburg-Ost.

Dieser Abschnitt der A3 liegt im Regierungsbezirk Unterfranken, auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Aschaffenburg. Die geplanten aktiven Schutzmaßnahmen betreffen in erster Linie die Stadtteile Strietwald und Damm im Süden der A3. Darüber hinaus wirkt sich die Maßnahme auch auf den Stadtteil Fahrbachtal im Norden der A3 aus.

Es ist vorgesehen, entlang der Südseite der A3 von Betr.-km 212+518 bis Betr.-km 213+405 die vorhandene Lücke zwischen den bestehenden Lärmschutzanlagen zu schließen. Geplant ist auf einer Gesamtlänge von 887 m eine 3 m hohe Lärmschutzwand mit integrierten Fotovoltaik-Elementen zu errichten.

Die Kosten für die Maßnahme werden zwischen der Bundesrepublik Deutschland als Vorhabensträger und dem künftigen Betreiber der Fotovoltaikanlage, der Aschaffener Versorgungs-GmbH geteilt.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Bei der geplanten Lärmschutzwand mit integrierten Fotovoltaik-Elementen handelt es sich um ein freiwilliges Pilotprojekt der Bundesrepublik Deutschland.

Zum einen wird mit der geplanten Lärmschutzwand die Lücke im vorhandenen Lärmschirm auf der Südseite der A3 zwischen den Aschaffener Stadtteilen Strietwald und Damm geschlossen. Damit kann die von der A3 ausgehende Lärmbelastung für diese beiden Stadtteile erheblich reduziert werden.

Zum anderen soll durch die Integration von Fotovoltaik-Elementen in die Lärmschutzwand ein innovatives, bisher in der Praxis nicht umgesetztes Beispiel für die Verbindung von Lärmschutz und Fotovoltaik verwirklicht und erforscht werden. Neben ihrer Funktion als Stromlieferant sollen die Fotovoltaik-Module auch aktiv zum Lärmschutz beitragen.

Die bei der Planung, Ausschreibung, Vergabe und Bau dieser Lärmschutzwand mit integrierten Fotovoltaik-Elementen gesammelten Erfahrungen sollen dazu beitragen, die Realisierung zukünftiger Anlagen voranzutreiben.

3. Zweckmäßigkeit des Vorhabens

3.1. Beschreibung der Maßnahme

Durch die beabsichtigte Baumaßnahme wird die vorhandene A3 in Lage und Höhe nicht verändert. Baulich vorgesehen ist ausschließlich eine Lärmschutzwand mit 3 m Höhe über Gradierte, die auf der Südseite der A3 auf einer Länge von 887 m von Betr.-km 212+518 bis Betr.-km 213+405 errichtet werden soll.

Mit der Lärmschutzwand wird eine Lücke zwischen bereits bestehenden aktiven Schallschutzmaßnahmen entlang der A3 geschlossen. So schließt die geplante Maßnahme am westlichen Baubeginn (Betr.-km 212+518) an eine bestehende 3,50 m hohe Lärmschutzwand an. Am östlichen Bauende (Betr.-km 213+405) wird die geplante Lärmschutzwand in einen bestehenden 6,00 m hohen Lärmschutzwand eingebunden.

Von Betr.-km 212+585 bis Betr.-km 213+360 ist die Integration von Fotovoltaik-Elementen in die Lärmschutzwand vorgesehen. Am westl. Baubeginn werden auf einem ca. 67 m langen Wandabschnitt keine Fotovoltaik-Elemente angebracht, da dort eine Verschattung durch vorhandenen Baumbestand gegeben ist. Am östlichen Bauende wird im Übergangsbereich zum vorhandenen Lärmschutzwand auf ca. 45 m Wandlänge auf die Integration der Fotovoltaik-Elemente verzichtet.

3.2. Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft

Natur und Landschaft sind im Planungsbereich durch intensive landwirtschaftliche Nutzungen und Siedlungstätigkeiten geprägt. Während der Bereich südlich der bestehenden A3 von den Wohn- und Mischgebieten bzw. den Industrie- und Gewerbegebieten der Aschaffener Stadtteile Damm und Strietwald dominiert wird, ist der nördliche Bereich eher landwirtschaftlich genutzt. Obstwiesen bzw. Ackerflächen mit Obstbaumbestand sowie Grünlandflächen und Hecken bestimmen diesen Landschaftsraum, in den kleinflächig immer wieder Kleingärten und

Wochenendhäuser eingefügt sind. Entlang der größeren Bäche ziehen sich breite Streifen Laubwald hin.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1. Trassierung

Die A3 weist im maßgeblichen Planungsbereich eine gestreckte Linienführung mit einem Radius von $R=3.000$ auf. Veränderungen der Trassierung sind im Zuge der geplanten Baumaßnahme nicht erforderlich.

4.2. Querschnitt

4.2.1. Querschnitt A3

Der vorhandene Regelquerschnitt mit einem RQ 35,5 bleibt durch die Maßnahme unverändert.

Eingriffe in den bestehenden Oberbau der A3 sind nicht erforderlich.

Die bestehenden Böschungsneigungen verbleiben mit der Regelneigung von 1:1,5.

4.2.2. Anordnung der Lärmschutzanlage im Querschnitt

Die Lärmschutzwand wird mit einem Abstand von mindestens 1,80 m vom Fahrbahnrand in die bestehende Dammböschung integriert.

4.3. Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Im Planungsabschnitt befinden sich zwei Unterführungsbauwerke.

- Bauwerk BW 213a (Unterführung der Steinbacher Straße)
- Bauwerk BW 213b Fahrbachtal-Brücke (Unterführung des Fahrbachweges und des Fahrbachs)

An den Bauwerken sind keine wesentlichen Änderungen geplant, so dass die unterführten Wege unverändert bleiben können.

Im Planungsabschnitt sind auch am weiteren bestehenden Wegenetz keine Änderungen bzw. Anpassungen erforderlich.

4.4. Baugrund / Erdarbeiten

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich in erster Linie um den Bau einer Lärmschutzwand, die in die bestehende Dammböschung integriert wird. Größere Erdbewegungen werden nicht erforderlich.

4.5. Entwässerung

Durch die Maßnahme werden keine zusätzlichen Flächen versiegelt. Die vorhandene Entwässerung wird im Bereich der neuen Lärmschutzwand jedoch angepasst. Bisher wird die Fahrbahn der A3 (Fahrtrichtung Nürnberg) im maßgeblichen Bereich breitflächig über die Böschung entwässert und über eine Dammfußmulde zu den Absetzbecken geleitet. Künftig wird das Fahrbahnwasser in Rinnen am Fahrbahnrand gesammelt und in regelmäßigen Abständen über den Damm abgeschlagen. Am Dammfuß wird das Wasser wieder über die bestehende Mulde den beiden vorhandenen Absetzbecken zugeleitet. Die Absetzbecken sind ausreichend dimensioniert.

4.6. Ingenieurbauwerke

Im Planungsabschnitt befinden sich zwei Brückenbauwerke.

- Bauwerk BW 213a – Betr.-km 213+052 (Unterführung der Steinbacher Straße)
- Bauwerk BW 213b – 213+312 Fahrbachtal-Brücke (Unterführung des Fahrbachweges und des Fahrbachs)

Nachdem der Querschnitt der Strecke im Planungsabschnitt unverändert bleibt, weisen die Unterführungsbauwerke auch die erforderlichen Abmessungen auf und müssen baulich nicht angepasst werden. Die geplanten Lärmschutzwände werden jeweils mit einem Abstand von ca. 1,70 m auf die südliche Kappenauf-

ßenseite der Bauwerke gesetzt. Aus Gründen der Tragfähigkeit werden an den Kappen voraussichtlich Verstärkungsmaßnahmen erforderlich.

4.7. Straßenausstattung

Die passiven Schutzeinrichtungen vor der geplanten Lärmschutzwand werden im Bereich der freien Strecke und in den Bauwerksbereichen entsprechend den aktuell geltenden Richtlinien ergänzt bzw. angepasst.

4.8. Besondere Anlagen

Die zur Energieerzeugung geplanten Fotovoltaik-Elemente wandeln Sonnenstrahlen in Gleichstrom um. Da die Einspeisung ins öffentliche Stromnetz jedoch als Wechselstrom erfolgt, werden zwischen der Gleichstromquelle (Fotovoltaik-Elemente) und dem öffentlichen Stromnetz Wechselrichter benötigt.

Bei der in diesem Projekt vorgesehenen Anlagenlänge von ca. 775 m sind maximal drei Wechselrichtergebäude zur Unterbringung der Wechselrichter vorgesehen. Geplant sind diese Gebäude jeweils bei Betr.-km 212+820, 213+011 und 213+220 südlich der A3. Die Stationen haben eine maximale Größe von 3,20 m Länge, 2,50 m Breite und 2,60 m Höhe. Die Gebäudekante beträgt maximal 1,80 m über der Geländeoberkante.

Nach der Umwandlung des Solarstroms in Wechselstrom erfolgt über die bestehende Netztransformatorenstation bei Betr.-km 213+260 am Fahrbachweg die Einspeisung ins öffentliche Stromnetz.

4.9. Leitungen

Im Böschungsbereich der südlichen Richtungsfahrbahn der A3 verlaufen

- ein 20 kV-Kabel der E.ON Bayern
- ein stillgelegtes 20 kV-Kabel der E.ON Bayern
- ein BAB-Kabel der ABD N.

Durch den Neubau der Lärmschutzwand wird die Leitungstrasse der Autobahnneigenen Kabelanlage berührt. Die bestehende Kabelanbindung der Schilderbrücke

bei Betr.-km 212+580 wird in Abhängigkeit von der Gründung der Lärmschutzwand neu verlegt. Leitungsverlegungen der 20 kV-Kabel sind voraussichtlich nicht notwendig. Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen im Zuge der Bauausführung werden mit dem Versorgungsunternehmen abgestimmt. Die Kosten regeln sich durch den gültigen Rahmenvertrag bzw. durch die gesetzlichen Bestimmungen.

In der Steinbacher Straße (Unterführung BW 213a) südlich der A3 bis zur Einmündung des Fahrbachweges sind folgende Leitungen verlegt:

- eine Wasserleitung DN 125 der AVG
- zwei Niederspannungskabel der AVG
- ein Erdeisen der AVG
- eine Telekommunikationsleitung
- ein 20 KV-Kabel der E.ON Bayern

Im Fahrbachweg (Unterführung BW 213b) südlich der A3 bis zur Netztransformatorstation befinden sich

- eine Abwasserleitung DN 300 des Tiefbauamtes Aschaffenburg
- ein Beleuchtungskabel der Stadt Aschaffenburg
- zwei Niederspannungskabel der AVG
- ein Erdeisen der AVG
- eine Telekommunikationsleitung

Diese Leitungen sind von der geplanten Maßnahme nicht betroffen. Dennoch erforderlichen Sicherungsmaßnahmen im Zuge der Bauausführung werden mit den entsprechenden Versorgungsunternehmen abgestimmt. Die Kosten regeln sich durch Rahmen- und Gestattungsverträge bzw. durch die gesetzlichen Bestimmungen.

4.10. Wildschutz

Im Planungsbereich ist im Bestand bereits ein Wildschutzzaun entlang der A3 vorhanden.

4.11. Maßnahmen an Gewässern

In dem vorliegenden Streckenabschnitt sind keine Ausbaumaßnahmen an den bestehenden Gewässern vorgesehen.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1. Lärmschutz

5.1.1. Allgemeines

Der zu untersuchende Abschnitt beginnt bei Betr.-km 212+518 und endet bei Betr.-km 213+405. Die geplante Baumaßnahme umfasst den Lückenschluss zwischen bestehenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen mittels einer senkrecht stehenden, 3 m hohen Lärmschutzwand mit integrierten Fotovoltaik-Elementen entlang der südlichen Richtungsfahrbahn der A3.

Es ist geplant die Lärmschutzwand am westlichen Baubeginn (Betr.km 212+518) an eine bestehende 3,50 m hohe Lärmschutzwand anzuschließen. Am östlichen Bauende (Betr.-km 213+405) wird sie in einen bestehenden 6,00 m hohen Lärmschutzwall eingebunden. Entlang der nördlichen Richtungsfahrbahn sind im Bestand zum Schutz des Fahrbachtals folgende Lärmschutzmaßnahmen vorhanden :

Betr.-km 213+155 bis 213+240 - Lärmschutzwand mit 6,00 m über Gradienten

Betr.-km 213+240 bis 213+365 - Lärmschutzwand mit 4,50 m über Gradienten

Betr.-km 213+365 bis 213+420 - Lärmschutzwand mit 6,00 m über Gradienten

Mit der vorliegenden schalltechnischen Berechnung werden die Auswirkungen der geplanten Lärmschutzwand auf nahe gelegene Siedlungsbereiche ermittelt.

5.1.2. Berechnungsverfahren

Die Beurteilungspegel an den Immissionsorten wurden nach der in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen“ (RLS-90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet. Die Berechnun-

gen erfolgen nach dem „Teilstück-Verfahren“. Der genaue Rechengang ist den RLS-90 zu entnehmen. Die Berechnungen wurden mit dem EDV-Programm Cadna/A von DataKustik durchgeführt.

5.1.3. Vorgehensweise bei den schalltechnischen Untersuchungen

Der maßgebliche Abschnitt der A3 befindet sich im Bereich der Ortslagen

- Stadt Aschaffenburg (Stadtteil Damm) – südlich der A3
- Stadt Aschaffenburg (Stadtteil Strietwald) – südlich der A3
- Stadt Aschaffenburg (Stadtteil Fahrbachtal) – nördlich der A3.

Mit den genannten Siedlungsbereichen werden alle relevanten Immissionsorte zur Überprüfung der Auswirkungen der geplanten Lärmschutzwand erfasst.

Folgende Planfälle wurden im Zuge der schalltechnischen Berechnung bewertet :

- Bestand 2013 – ohne geplante Lärmschutzwand
- Planfall 2013 – mit geplanter Lärmschutzwand

Für jedes schutzwürdige Gebäude wurde eine detaillierte Untersuchung nach der RLS-90 durchgeführt, wobei jeweils fassaden- und stockwerksbezogene Beurteilungspegel berechnet wurden. Für den Stadtteil Fahrbachtal erfolgte so die Berechnung aller schutzwürdigen Gebäude. Für die südlich der A3 gelegenen Stadtteile Damm und Strietwald wurde diese Berechnung soweit ausgedehnt, dass alle schutzwürdigen Gebäude erfasst wurden, die im Planfall 2013 eine Entlastung von mindestens 1,5 dB(A) gegenüber dem derzeitigen Bestand aufweisen. Gebäude, die eine Entlastung von weniger als 1,5 dB(A) erfahren, wurden nicht berücksichtigt, um den Untersuchungsumfang in einem vertretbaren Rahmen zu halten.

5.1.4. Ausgangsdaten der schalltechnischen Berechnungen Schutzmaßnahmen

Als Emittenten wurden die Verkehrsbelastungen der Fahrstreifen der durchgehenden Strecke im maßgeblichen Bereich berücksichtigt. Für die Verkehrsbelastung werden für beide Berechnungsfälle (Bestand 2013 und Planfall 2013) die aktuell zu erwartenden Verkehrszahlen für das Jahr 2013 zu Grunde gelegt. Die

Werte wurden aus den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 und der Auswertung der Dauerzählstellen für 2012 hochgerechnet.

Folgende Randparameter sind in die lärmtechnischen Berechnungen eingegangen:

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für 2013 - DTV[Kfz/24h]

DTV 2013 beträgt 84.000 Kfz/24h.

LKW-Anteil mit zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t

LKW-Anteil Tag - 15,7 %

LKW-Anteil Nacht - 38,8%

Aufteilung der Verkehrsstärken auf Tageszeiten (stündliche Verkehrsstärke M)

Tag - 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr - $M_T = 2.315,0$ Kfz/h pro Richtungsfahrbahn

Nacht - 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr - $M_N = 642,5$ Kfz/h pro Richtungsfahrbahn

Geschwindigkeiten auf Autobahnen

PKW – 130 km/h

LKW – 80 km/h

Straßenoberfläche

Sowohl für die Berechnungen im Fall Bestand 2013 und den Planfall 2013 wurden folgende Korrekturwerte (D_{stro}) für den vorhandenen Straßenbelag auf der A3 angenommen:

auf der freien Strecke für offenporigen Asphalt -5 dB(A)

auf den Unterführungsbauwerken für Splittmastixasphalt -2 dB(A)

Unter Berücksichtigung der zuvor angegebenen Randparameter ergeben sich für den Bestand 2013 und den Planfall 2013 folgende Emissionspegel:

	Freie Strecke Korrekturwert (D_{stro}) -5 dB(A)	Unterführungsbauwerke Korrekturwert (D_{stro}) -2 dB(A)
Tag	70,9 dB(A)	73,9 dB(A)
Nacht	67,2 dB(A)	70,2 dB(A)

Tabelle 1: Emissionspegel

Als geometrische Eingangsdaten wurden die aktuellen Gelände- und Gebäudeinformationen aus den amtlichen Katasterunterlagen, der Bestandvermessung und einem digitalen Geländemodell verwendet.

5.1.5. Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen

Damm/Strietwald

Die lärmtechnischen Berechnungen ergaben, dass die südlich der A3 gelegenen Stadtteile Damm und Strietwald durch die geplante Schließung der Schalllücke lärmtechnisch deutlich entlastet werden. Gegenübergestellt wurden jeweils die Immissionspegel an den schützenswerten Gebäuden für die Fälle Bestand 2013 und Planfall 2013. Erfasst wurden dabei alle Gebäude, für die sich mindestens eine Lärminderung von 1,5 dB(A) ergibt.

Folgende Entlastungen konnten für die schutzbedürftigen Gebäude ermittelt werden :

Anzahl Wohngebäude mit Lärminderung	Entlastungswirkung tags/nachts
16	≥ 3,0 dB(A)
131	< 3,0 dB(A) ≥ 2,0 dB(A)
362	< 2,0 dB(A) ≥ 1,5 dB(A)

Tabelle 2: Entlastungswirkung für Damm und Strietwald

Die Entlastungswirkung sind im Plan Unterlage 11 dargestellt. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für ausgewählte Gebäude in Strietwald und Damm sind der Tabelle (**Anlage 1** zum Erläuterungsbericht) und dem Plan Unterlage 11 zu entnehmen.

Fahrachtal

Neben den südlich der A3 gelegenen Stadtteilen Damm und Strietwald hat die geplante Lärmschutzwand auch schalltechnische Auswirkungen auf den Stadtteil Fahrachtal nördlich der A3. Hier ergeben sich im Planfall 2013 gegenüber dem Berechnungsfall Bestand 2013 leichte Erhöhungen der Lärmpegel für alle schutzbedürftigen Gebäude. Diese sind den Reflexionen geschuldet, die durch die Neuanlage der geplanten Lärmschutzwand entstehen. Dabei wurde für die Wand eine hochabsorbierende Oberfläche angesetzt. Es wurden folgende Mehrbelastungen ermittelt:

Anzahl der Wohngebäude mit Lärmsteigerung	Pegelsteigerung tags/nachts
25	$\leq 0,5 \text{ dB(A)}$
26	$> 0,5 \text{ dB(A)} \leq 1,0 \text{ dB(A)}$
3	$> 1,0 \text{ dB(A)} \leq 1,2 \text{ dB(A)}$

Tabelle 3: Lärmpegelerhöhung für Fahrachtal

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für jedes einzelne Gebäude in Fahrachtal sind der Tabelle (**Anlage 2** zum Erläuterungsbericht) und dem Plan Unterlage 11 zu entnehmen.

5.1.6. Begründung der Schallschutzmaßnahmen und Anforderungen an die Schallschutzmaßnahmen

Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnung zeigt, dass in Summe der Lärmschutz durch das Vorhaben für die Lärmbetroffenen erheblich verbessert werden kann. Der Nutzen der geplanten Lärmschutzwand überwiegt allein durch die beträchtliche Lärminderung für Damm und Strietwald an ca. 500 Gebäuden mit mindestens 1,5 dB(A) gegenüber den Nachteilen der Lärmsteigerung an 54 Gebäuden bis ca. 1 dB(A). Zudem stellt die Stromerzeugung mittels der integrierten Fotovoltaik-Elemente einen wichtigen Synergieeffekt dar. Dabei werden die Fotovoltaik-Elemente technisch so integriert, dass sie selbst den aktiven Lärmschutz sicherstellen.

Um die negativen Auswirkungen durch Schallreflexionen auf die Bebauung nördlich der A3 zu minimieren, wird die Wand nordseitig hochabsorbierend ausgebildet. Hinsichtlich der Blendwirkung für die südlich der A3 gelegenen Bebauung müssen Fotovoltaik-Elemente verwendet werden, die die Unterschreitung einer maximal möglichen astronomischen Blenddauer von 30 Minuten am Tag oder 30 Stunden pro Kalenderjahr gewährleisten.

5.2. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

5.2.1. Allgemeines

Durch den Bau der Lärmschutzwand mit integrierten Fotovoltaik-Elementen ergeben sich keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft. Auf die Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans kann in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden verzichtet werden.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A3 zwischen der AS Aschaffenburg und der AS Aschaffenburg Ost wurden im Böschungsbereich der A3 Rohbodenstandorte, magere Grasfluren und Gehölzbestände als Gestaltungsmaßnahmen angelegt. Diese werden durch den Bau der Lärmschutzwand zu einem kleinen Teil überbaut. Die beim Bau beanspruchten Böschungsflächen werden wieder entsprechend hergerichtet.

5.2.2. Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Das Landschaftsbild in der Umgebung der geplanten Maßnahme ist durch langgestreckte südwest- bzw. südostexponierte Hangbereiche gekennzeichnet. Dabei bildet der Nahbereich zwischen der BAB A 3 und den beiden Stadtteilen Strietwald und Damm einschl. des Tals des Fahrbachs eine eigene, in sich geschlossene Landschaftsbildeinheit, die durch die Bebauung nach Süden begrenzt wird. Diese Landschaftsbildeinheit ist stark mit Gehölzen durchsetzt (vor allem Streuobstwiesen, aber auch die von Pappeln dominierten Gewässerbegleitgehölze am Fahrbach), die als Sichtkulissen wirken, so dass die optische Wahrnehmbarkeit der bestehenden BAB A 3 auch im Nahbereich zur Autobahn relativ begrenzt ist. Dieser Landschaftsausschnitt dient der Naherholung für die beiden Stadtteile und wird auf Spazierwegen erschlossen.

Das Landschaftsbild ist in der Umgebung der Autobahn durch die BAB A 3 mit ihren Dämmen, Einschnitten und vorhandenen Lärmschutzbauwerken sowie den vorhandenen Stromleitungen erheblich vorbelastet, so dass die zusätzliche Beeinträchtigung durch die Lärmschutzwand und die drei Wechselrichtergebäude aufgrund der geringen Reichweite der Beeinträchtigungen nicht als erheblich eingestuft wird. Dies gilt sowohl für Erholungssuchende als auch für die nördliche Randbebauung der Siedlungsgebiete von Strietwald und Damm.

Die betroffene südexponierte Dammböschung der BAB A 3 ist von Norden weder aus der Nähe (Grauberg, Rosenberg) noch von den weiter nördlich liegenden Höhen (Grauenstein, Rosental) aufgrund des nach Süden geneigten Hangs einsehbar. Dies gilt sowohl für Erholungssuchende als auch für die nördlichen Randbereiche der Wohnbebauung von Strietwald und Damm.

Der betroffene Landschaftsraum an der BAB A 3 ist auch von den Höhen des Spessartanstiegs südlich und östlich von Aschaffenburg einsehbar (Kuppen des Erbig, Stengerts, Gadelsbergs, Hasenkopf, Findbergs und Kelterbergs). Aufgrund der Entfernung von mindestens 4 km und der landschaftsoptischen Vorbelastung durch das Stadtgebiet ist davon auszugehen, dass die auf die Entfernung kaum wahrnehmbare 3 m hohe Lärmschutzwand in diesen Naherholungsbereichen zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung führt, zumal diese Kuppen überwiegend

bewaldet sind.

In der Summe sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch das geplante Lärmschutzbauwerk mit integrierten Fotovoltaik-Elementen und die erforderlichen Wechselrichtergebäude für die verschiedenen Landschaftsbereiche insbesondere aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen auszuschließen.

6. Zweck des Planfeststellungsverfahrens

Das Planfeststellungsverfahren dient gemäß §§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) als Rechtsgrundlage für die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen des in den Plänen angegebenen Bereichs.

Laut Art. 75 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das beschriebene Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – umfassend rechtsgestaltend zu regeln.

7. Inanspruchnahme von Grundeigentum

Die für die Baumaßnahme benötigten Grundstücksflächen sind bereits Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Für die Baudurchführung werden keine zusätzlichen Flächen erforderlich. Der Bau der Anlage erfolgt weitestgehend von der südlichen Fahrbahn der A3 aus.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Es ist vorgesehen, nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen und nach Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel mit dem Bau zu beginnen. Die Bauzeit wird mit rund 6 Monaten veranschlagt.

Vor Baubeginn wird den jeweils betroffenen Baulastträgern mitgeteilt, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Der Zustand der betroffenen Straßen und Wege wird zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Dem jeweiligen Straßenbaulastträger wird dabei Gelegenheit zur Teilnahme gegeben. Die betroffenen Straßen und Wege werden nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde.

Anlage 1

zum Erläuterungsbericht

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Bereich Stadtteil Strietwald
Bereich Stadtteil Damm

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Strietwald und Damm

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	Herrenwaldstr. 69 (N) 1.OG Herrenwaldstr. 69 (N) EG	WA	59	49	51,3	47,5	49,6	45,8	-1,7	-1,7
		WA	59	49	51,1	47,4	49,3	45,6	-1,8	-1,8
2	Falkenweg 1a (N) 1.OG Falkenweg 1a (N) EG	WA	59	49	51,4	47,7	49,3	45,6	-2,1	-2,1
		WA	59	49	51,1	47,4	48,6	44,8	-2,5	-2,6
3	Adlerstr. 12 (N) 1.OG Adlerstr. 12 (N) EG	WA	59	49	48,8	45,1	47,5	43,8	-1,3	-1,3
		WA	59	49	48,3	44,5	46,7	42,9	-1,6	-1,6
4	Wilhelmstr. 34a (N) 1.OG Wilhelmstr. 34a (N) EG	WA	59	49	46,7	42,9	45,3	41,5	-1,4	-1,4
		WA	59	49	46,6	42,9	45,2	41,5	-1,4	-1,4
5	Wörnerstr. 4 (N) 3.OG Wörnerstr. 4 (N) 2.OG Wörnerstr. 4 (N) 1.OG Wörnerstr. 4 (N) EG	MI	64	54	47,1	43,4	45,7	42,0	-1,4	-1,4
		MI	64	54	47,1	43,3	45,7	41,9	-1,4	-1,4
		MI	64	54	46,9	43,1	45,5	41,8	-1,4	-1,3
		MI	64	54	46,5	42,8	45,0	41,3	-1,5	-1,5
6	Kupfergasse 15 (N) 1.OG Kupfergasse 15 (N) EG	MI	64	54	49,1	45,3	47,6	43,8	-1,5	-1,5
		MI	64	54	49,0	45,3	47,5	43,8	-1,5	-1,5
7	Dahlemstr. 27 (W) 1.OG Dahlemstr. 27 (W) EG	MI	64	54	48,6	44,9	47,0	43,3	-1,6	-1,6
		MI	64	54	48,2	44,5	46,4	42,6	-1,8	-1,9
8	Auraweg 3 (W) 1.OG Auraweg 3 (W) EG	MI	64	54	49,4	45,7	48,2	44,4	-1,2	-1,3
		MI	64	64	49,0	45,3	47,4	43,7	-1,6	-1,6
9	Kahlgrundstr. 13 (W) 1.OG Kahlgrundstr. 13 (W) EG	WA	59	49	51,7	48,0	50,1	46,4	-1,6	-1,6
		WA	59	49	50,5	46,8	48,7	45,0	-1,8	-1,8

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Strietwald und Damm

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
10	Lohmühlstr. 45 (N) 2.OG	WA	59	49	53,9	50,1	51,6	47,9	-2,3	-2,2
	Lohmühlstr. 45 (N) 1.OG	WA	59	49	53,8	50,0	51,3	47,5	-2,5	-2,5
	Lohmühlstr. 45 (N) EG	WA	59	49	53,6	49,9	50,9	47,1	-2,7	-2,8
11	Steinbacher Str. 15 (N) 1.OG	WA	59	49	56,9	53,1	52,9	49,1	-4,0	-4,0
	Steinbacher Str. 15 (N) EG	WA	59	49	56,8	53,0	52,5	48,8	-4,3	-4,2
	Steinbacher Str. 15 (O) 1.OG	WA	59	49	54,6	50,9	51,0	47,2	-3,6	-3,7
	Steinbacher Str. 15 (O) EG	WA	59	49	54,4	50,7	50,4	46,6	-4,0	-4,1
	Steinbacher Str. 15 (W) 1.OG	WA	59	49	53,3	49,6	49,8	46,0	-3,5	-3,6
	Steinbacher Str. 15 (W) EG	WA	59	49	53,4	49,6	49,4	45,6	-4,0	-4,0

Anlage 2

zum Erläuterungsbericht

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Bereich Stadtteil Fahrbachtal

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Fahrbachtal

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)	
1	Fahrbachweg 1 (O) 1.OG	MI	64	54	56,2	52,5	56,4	52,7	0,2	0,2
	Fahrbachweg 1 (O) EG	MI	64	54	54,5	50,7	54,6	50,9	0,1	0,2
	Fahrbachweg 1 (S) 1.OG	MI	64	54	57,1	53,4	57,4	53,7	0,3	0,3
	Fahrbachweg 1 (S) EG	MI	64	54	55,6	51,9	55,9	52,1	0,3	0,2
	Fahrbachweg 1 (W) 1.OG	MI	64	54	55,0	51,3	55,5	51,7	0,5	0,4
	Fahrbachweg 1 (W) EG	MI	64	54	54,1	50,4	54,4	50,6	0,3	0,2
2	Fahrbachweg 3 (O) 1.OG	MI	64	54	55,9	52,1	56,1	52,3	0,2	0,2
	Fahrbachweg 3 (O) EG	MI	64	54	54,1	50,4	54,3	50,5	0,2	0,1
	Fahrbachweg 3 (S) 1.OG	MI	64	54	56,6	52,8	56,8	53,1	0,2	0,3
	Fahrbachweg 3 (S) EG	MI	64	54	55,2	51,4	55,3	51,6	0,1	0,2
	Fahrbachweg 3A (S) 1.OG	MI	64	54	59,5	55,8	59,9	56,1	0,4	0,3
	Fahrbachweg 3A (S) EG	MI	64	54	56,5	52,7	56,8	53,1	0,3	0,4
3	Fahrbachweg 3A (W) 1.OG	MI	64	54	59,2	55,4	59,6	55,9	0,4	0,5
	Fahrbachweg 3A (W) EG	MI	64	54	54,5	50,7	54,8	51,0	0,3	0,3
	Fahrbachweg 5 (S) 1.OG	MI	64	54	57,2	53,5	57,4	53,7	0,2	0,2
	Fahrbachweg 5 (S) EG	MI	64	54	54,8	51,0	54,9	51,1	0,1	0,1
	Fahrbachweg 5 (W) 1.OG	MI	64	54	55,0	51,2	55,3	51,5	0,3	0,3
	Fahrbachweg 5 (W) EG	MI	64	54	52,2	48,4	52,4	48,7	0,2	0,3
4	Fahrbachweg 7 (O) 1.OG	MI	64	54	56,2	52,4	56,4	52,6	0,2	0,2
	Fahrbachweg 7 (O) EG	MI	64	54	53,7	50,0	53,9	50,2	0,2	0,2
	Fahrbachweg 7 (S) 1.OG	MI	64	54	56,9	53,2	57,2	53,4	0,3	0,2
	Fahrbachweg 7 (S) EG	MI	64	54	54,2	50,4	54,4	50,6	0,2	0,2
	Fahrbachweg 7A (S) 1.OG	MI	64	54	57,6	53,8	58,0	54,3	0,4	0,5
	Fahrbachweg 7A (S) EG	MI	64	54	56,1	52,4	56,4	52,7	0,3	0,3
5	Fahrbachweg 7A (W) 1.OG	MI	64	54	54,8	51,1	55,3	51,5	0,5	0,4
	Fahrbachweg 7A (W) EG	MI	64	54	51,8	48,0	52,2	48,4	0,4	0,4
	Fahrbachweg 5 (S) 1.OG	MI	64	54	57,2	53,5	57,4	53,7	0,2	0,2
	Fahrbachweg 5 (S) EG	MI	64	54	54,8	51,0	54,9	51,1	0,1	0,1
	Fahrbachweg 5 (W) 1.OG	MI	64	54	55,0	51,2	55,3	51,5	0,3	0,3
	Fahrbachweg 5 (W) EG	MI	64	54	52,2	48,4	52,4	48,7	0,2	0,3
6	Fahrbachweg 7 (O) 1.OG	MI	64	54	56,2	52,4	56,4	52,6	0,2	0,2
	Fahrbachweg 7 (O) EG	MI	64	54	53,7	50,0	53,9	50,2	0,2	0,2
	Fahrbachweg 7 (S) 1.OG	MI	64	54	56,9	53,2	57,2	53,4	0,3	0,2
	Fahrbachweg 7 (S) EG	MI	64	54	54,2	50,4	54,4	50,6	0,2	0,2
	Fahrbachweg 7A (S) 1.OG	MI	64	54	57,6	53,8	58,0	54,3	0,4	0,5
	Fahrbachweg 7A (S) EG	MI	64	54	56,1	52,4	56,4	52,7	0,3	0,3

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Fahrbachtal

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
7	Fahrbachweg 9 (S) 1.OG	MI	64	54	56,5	52,8	56,7	52,9	0,2	0,1
	Fahrbachweg 9 (S) EG	MI	64	54	54,2	50,4	54,4	50,6	0,2	0,2
	Fahrbachweg 9 (W) 1.OG	MI	64	54	53,3	49,5	53,6	49,8	0,3	0,3
	Fahrbachweg 9 (W) EG	MI	64	54	51,2	47,5	51,5	47,7	0,3	0,2
8	Fahrbachweg 11 (Süd 1) 1.OG	MI	64	54	56,4	52,6	56,9	53,1	0,5	0,5
	Fahrbachweg 11 (Süd 1) EG	MI	64	54	50,5	46,8	50,9	47,1	0,4	0,3
	Fahrbachweg 11 (Süd 2) 1.OG	MI	64	54	55,0	51,2	55,4	51,6	0,4	0,4
	Fahrbachweg 11 (Süd 2) EG	MI	64	54	53,2	49,5	53,4	49,7	0,2	0,2
	Fahrbachweg 11 (W) 1.OG	MI	64	54	50,3	46,6	50,8	47,0	0,5	0,4
	Fahrbachweg 11 (W) EG	MI	64	54	46,5	42,7	47,0	43,2	0,5	0,5
9	Fahrbachweg 11A (S) 1.OG	MI	64	54	53,9	50,2	54,2	50,4	0,3	0,2
	Fahrbachweg 11A (S) EG	MI	64	54	52,2	48,4	52,4	48,7	0,2	0,3
	Fahrbachweg 11A (W) 1.OG	MI	64	54	48,6	44,9	49,0	45,3	0,4	0,4
	Fahrbachweg 11A (W) EG	MI	64	54	45,6	41,8	46,0	42,3	0,4	0,5
10	Fahrbachweg 13 (S) 1.OG	MI	64	54	57,6	53,8	58,2	54,4	0,6	0,6
	Fahrbachweg 13 (S) EG	MI	64	54	56,4	52,6	57,0	53,2	0,6	0,6
11	Fahrbachweg 15 (S) 1.OG	MI	64	54	56,7	52,9	57,2	53,4	0,5	0,5
	Fahrbachweg 15 (S) EG	MI	64	54	54,7	51,0	55,1	51,4	0,4	0,4
12	Fahrbachweg 17 (S) 1.OG	MI	64	54	55,6	51,8	56,0	52,3	0,4	0,5
	Fahrbachweg 17 (S) EG	MI	64	54	53,8	50,0	54,2	50,4	0,4	0,4
13	Fahrbachweg 21 (S) EG	WA	59	49	54,0	50,3	54,5	50,7	0,5	0,4
	Fahrbachweg 21 (W) EG	WA	59	49	51,4	47,6	51,9	48,2	0,5	0,6
14	Fahrbachweg 21A (S) 1.OG	WA	59	49	57,5	53,8	57,9	54,2	0,4	0,4
	Fahrbachweg 21A (S) EG	WA	59	49	55,8	52,0	56,2	52,5	0,4	0,5
15	Fahrbachweg 23 (S) EG	WA	59	49	50,7	47,0	51,1	47,4	0,4	0,4
	Fahrbachweg 23 (W) EG	WA	59	49	47,8	44,1	48,6	44,8	0,8	0,7

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Fahrbachtal

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
16	Fahrbachweg 23A (S) EG	WA	59	49	53,6	49,8	54,0	50,3	0,4	0,5
	Fahrbachweg 23A (W) EG	WA	59	49	54,0	50,2	54,5	50,7	0,5	0,5
17	Fahrbachweg 27 (S) EG	WA	59	49	53,0	49,2	53,4	49,6	0,4	0,4
	Fahrbachweg 27 (W) EG	WA	59	49	50,3	46,5	50,7	46,9	0,4	0,4
18	Fahrbachweg 27A (S) 1.OG	WA	59	49	52,9	49,1	53,1	49,3	0,2	0,2
	Fahrbachweg 27A (S) EG	WA	59	49	51,9	48,1	52,0	48,3	0,1	0,2
19	Fahrbachweg 29 (S) 1.OG	WA	59	49	53,8	50,0	54,2	50,5	0,4	0,5
	Fahrbachweg 29 (S) EG	WA	59	49	49,8	46,0	50,3	46,5	0,5	0,5
	Fahrbachweg 29 (W) 1.OG	WA	59	49	54,1	50,3	54,5	50,8	0,4	0,5
	Fahrbachweg 29 (W) EG	WA	59	49	52,1	48,3	52,5	48,8	0,4	0,5
	Fahrbachweg 29a (W) 1.OG	WA	59	49	53,7	50,0	54,2	50,5	0,5	0,5
20	Fahrbachweg 29a (W) EG	WA	59	49	51,5	47,7	52,0	48,2	0,5	0,5
	Oberer Fahrbachweg 1 (O) 1.OG	MI	64	54	53,5	49,8	53,7	49,9	0,2	0,1
21	Oberer Fahrbachweg 1 (O) EG	MI	64	54	51,3	47,5	51,4	47,7	0,1	0,2
	Oberer Fahrbachweg 1 (S) 1.OG	MI	64	54	54,7	51,0	55,0	51,3	0,3	0,3
	Oberer Fahrbachweg 1 (S) EG	MI	64	54	53,1	49,3	53,3	49,6	0,2	0,3
	Oberer Fahrbachweg 1 (W) 1.OG	MI	64	54	52,7	48,9	53,0	49,3	0,3	0,4
	Oberer Fahrbachweg 1 (W) EG	MI	64	54	51,5	47,8	51,8	48,1	0,3	0,3
	Oberer Fahrbachweg 2 (O) 1.OG	MI	64	54	56,3	52,6	56,4	52,6	0,1	0,0
22	Oberer Fahrbachweg 2 (O) EG	MI	64	54	53,8	50,1	53,9	50,1	0,1	0,0
	Oberer Fahrbachweg 2 (S) 1.OG	MI	64	54	58,7	55,0	59,4	55,7	0,7	0,7
	Oberer Fahrbachweg 2 (S) EG	MI	64	54	56,7	53,0	57,3	53,6	0,6	0,6
	Oberer Fahrbachweg 2 (W) 1.OG	MI	64	54	58,7	55,0	59,4	55,6	0,7	0,6
	Oberer Fahrbachweg 2 (W) EG	MI	64	54	57,2	53,5	57,8	54,0	0,6	0,5

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Fahrbachtal

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
23	Oberer Fahrbachweg 3 (O) 1.OG	MI	64	54	53,1	49,4	53,4	49,6	0,3	0,2
	Oberer Fahrbachweg 3 (O) EG	MI	64	54	50,5	46,8	50,7	47,0	0,2	0,2
	Oberer Fahrbachweg 3 (S) 1.OG	MI	64	54	54,1	50,4	54,4	50,7	0,3	0,3
	Oberer Fahrbachweg 3 (S) EG	MI	64	54	51,9	48,1	52,2	48,4	0,3	0,3
24	Oberer Fahrbachweg 4 (S) 1.OG	MI	64	54	55,8	52,1	56,4	52,7	0,6	0,6
	Oberer Fahrbachweg 4 (S) EG	MI	64	54	51,6	47,8	52,2	48,4	0,6	0,6
	Oberer Fahrbachweg 4 (W) 1.OG	MI	64	54	58,3	54,6	59,1	55,3	0,8	0,7
	Oberer Fahrbachweg 4 (W) EG	MI	64	54	56,3	52,6	57,0	53,2	0,7	0,6
25	Oberer Fahrbachweg 5 (W) 1.OG	MI	64	54	52,7	49,0	53,2	49,4	0,5	0,4
	Oberer Fahrbachweg 5 (W) EG	MI	64	54	50,8	47,1	51,3	47,5	0,5	0,4
26	Oberer Fahrbachweg 6 (S) 1.OG	MI	64	54	54,1	50,3	55,1	51,3	1,0	1,0
	Oberer Fahrbachweg 6 (S) 2.OG	MI	64	54	57,1	53,4	58,0	54,3	0,9	0,9
	Oberer Fahrbachweg 6 (S) EG	MI	64	54	52,2	48,5	53,1	49,3	0,9	0,8
	Oberer Fahrbachweg 6 (W) 1.OG	MI	64	54	56,0	52,3	56,8	53,0	0,8	0,7
	Oberer Fahrbachweg 6 (W) 2.OG	MI	64	54	57,1	53,3	58,0	54,3	0,9	1,0
	Oberer Fahrbachweg 6 (W) EG	MI	64	54	55,0	51,3	55,6	51,9	0,6	0,6
27	Oberer Fahrbachweg 8 (S) 1.OG	MI	64	54	53,9	50,2	55,0	51,2	1,1	1,0
	Oberer Fahrbachweg 8 (S) EG	MI	64	54	52,5	48,7	53,4	49,6	0,9	0,9
	Oberer Fahrbachweg 8 (W) 1.OG	MI	64	54	55,9	52,1	56,6	52,9	0,7	0,8
	Oberer Fahrbachweg 8 (W) EG	MI	64	54	54,8	51,1	55,5	51,7	0,7	0,6
28	Oberer Fahrbachweg 9 (S) 1.OG	MI	64	54	53,7	50,0	54,3	50,5	0,6	0,5
	Oberer Fahrbachweg 9 (S) EG	MI	64	54	53,3	49,5	53,6	49,9	0,3	0,4
29	Oberer Fahrbachweg 10 (S) 1.OG	MI	64	54	55,7	51,9	56,2	52,5	0,5	0,6
	Oberer Fahrbachweg 10 (S) EG	MI	64	54	53,1	49,3	53,6	49,9	0,5	0,6
30	Oberer Fahrbachweg 11 (S) 1.OG	MI	64	54	53,6	49,8	54,0	50,3	0,4	0,5
	Oberer Fahrbachweg 11 (S) EG	MI	64	54	53,3	49,6	53,5	49,8	0,2	0,2

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Fahrbachtal

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
31	Oberer Fahrbachweg 12 (W) 1.OG	MI	64	54	56,0	52,2	56,8	53,1	0,8	0,9
			64	54	54,8	51,0	55,5	51,8	0,7	0,8
32	Oberer Fahrbachweg 12A (S) 1.OG	MI	64	54	58,7	55,0	59,4	55,6	0,7	0,6
			64	54	57,6	53,9	58,4	54,7	0,8	0,8
33	Oberer Fahrbachweg 14 (S) 1.OG	MI	64	54	53,4	49,6	54,5	50,7	1,1	1,1
			64	54	51,5	47,8	52,7	48,9	1,2	1,1
34	Oberer Fahrbachweg 14A (S) 1.OG	MI	64	54	56,6	52,8	57,3	53,5	0,7	0,7
			64	54	53,8	50,1	54,4	50,7	0,6	0,6
35	Oberer Fahrbachweg 16 (S) 1.OG	MI	64	54	56,1	52,4	57,0	53,2	0,9	0,8
			64	54	55,4	51,6	56,1	52,4	0,7	0,8
36	Oberer Fahrbachweg 19 (S) 1.OG	MI	64	54	54,8	51,0	55,3	51,5	0,5	0,5
			64	54	51,0	47,2	51,7	47,9	0,7	0,7
	Oberer Fahrbachweg 19 (S) 2.OG	MI	64	54	54,3	50,5	55,0	51,2	0,7	0,7
			64	54	55,7	52,0	56,6	52,9	0,9	0,9
	Oberer Fahrbachweg 19 (S) EG	MI	64	54	52,7	49,0	53,3	49,6	0,6	0,6
			64	54	53,0	49,2	53,6	49,9	0,6	0,7
	Oberer Fahrbachweg 19 (S) 2.OG	MI	64	54	53,0	49,2	53,8	50,0	0,8	0,8
			64	54	52,6	48,9	53,1	49,4	0,5	0,5

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Fahrbachtal

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
37	Oberer Fahrbachweg 20 (S) 1.OG	MI	64	54	52,8	49,1	53,4	49,7	0,6	0,6
	Oberer Fahrbachweg 20 (S) 2.OG	MI	64	54	53,9	50,2	54,5	50,7	0,6	0,5
	Oberer Fahrbachweg 20 (S) EG	MI	64	54	51,6	47,8	52,2	48,5	0,6	0,7
	Oberer Fahrbachweg 20 (W) 1.OG	MI	64	54	53,5	49,7	54,3	50,6	0,8	0,9
	Oberer Fahrbachweg 20 (W) 2.OG	MI	64	54	54,5	50,7	55,3	51,5	0,8	0,8
	Oberer Fahrbachweg 20 (W) EG	MI	64	54	52,3	48,5	53,2	49,4	0,9	0,9
38	Oberer Fahrbachweg 21 (S) 1.OG	MI	64	54	48,2	44,5	48,6	44,8	0,4	0,3
	Oberer Fahrbachweg 21 (S) EG	MI	64	54	45,1	41,3	45,4	41,6	0,3	0,3
39	Oberer Fahrbachweg 22 (S) 1.OG	MI	64	54	52,6	48,8	53,1	49,4	0,5	0,6
	Oberer Fahrbachweg 22 (S) EG	MI	64	54	51,3	47,5	51,9	48,1	0,6	0,6
	Oberer Fahrbachweg 22 (W) 1.OG	MI	64	54	53,7	49,9	54,6	50,9	0,9	1,0
	Oberer Fahrbachweg 22 (W) EG	MI	64	54	52,9	49,1	53,8	50,0	0,9	0,9
	Oberer Fahrbachweg 25 (S) 1.OG	WA	59	49	50,9	47,1	51,6	47,8	0,7	0,7
40	Oberer Fahrbachweg 25 (S) 2.OG	WA	59	49	52,1	48,3	52,9	49,1	0,8	0,8
	Oberer Fahrbachweg 25 (S) EG	WA	59	49	48,8	45,1	49,5	45,7	0,7	0,6
	Oberer Fahrbachweg 25 (W) 1.OG	WA	59	49	50,6	46,8	51,3	47,5	0,7	0,7
	Oberer Fahrbachweg 25 (W) EG	WA	59	49	49,1	45,3	49,8	46,0	0,7	0,7
	Oberer Fahrbachweg 26 (S) 1.OG	WA	59	49	53,9	50,2	54,6	50,9	0,7	0,7
	Oberer Fahrbachweg 26 (S) EG	WA	59	49	52,9	49,1	53,5	49,8	0,6	0,7
42	Oberer Fahrbachweg 27 (S) 1.OG	WA	59	49	48,4	44,6	48,9	45,2	0,5	0,6
	Oberer Fahrbachweg 27 (S) EG	WA	59	49	46,6	42,9	47,1	43,4	0,5	0,5
	Oberer Fahrbachweg 27 (W) 1.OG	WA	59	49	50,1	46,4	50,9	47,2	0,8	0,8
	Oberer Fahrbachweg 27 (W) EG	WA	59	49	49,0	45,2	49,8	46,0	0,8	0,8

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Fahrbachtal

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
43	Oberer Fahrbachweg 28 (S) 1.OG	WA	59	49	52,4	48,7	53,2	49,5	0,8	0,8
	Oberer Fahrbachweg 28 (S) EG	WA	59	49	50,5	46,7	51,5	47,8	1,0	1,1
	Oberer Fahrbachweg 28 (W) 1.OG	WA	59	49	52,6	48,9	53,4	49,6	0,8	0,7
	Oberer Fahrbachweg 28 (W) EG	WA	59	49	51,6	47,9	52,4	48,7	0,8	0,8
44	Oberer Fahrbachweg 29 (S) 1.OG	WA	59	49	47,5	43,7	48,0	44,2	0,5	0,5
	Oberer Fahrbachweg 29 (S) EG	WA	59	49	45,2	41,5	45,7	41,9	0,5	0,4
	Oberer Fahrbachweg 29 (W) 1.OG	WA	59	49	50,3	46,5	51,1	47,3	0,8	0,8
	Oberer Fahrbachweg 29 (W) EG	WA	59	49	49,2	45,5	50,0	46,3	0,8	0,8
45	Oberer Fahrbachweg 30 (S) 1.OG	WA	59	49	54,7	50,9	55,3	51,5	0,6	0,6
	Oberer Fahrbachweg 30 (S) EG	WA	59	49	53,8	50,1	54,5	50,7	0,7	0,6
46	Oberer Fahrbachweg 30A (S) 1.OG	WA	59	49	52,4	48,6	53,2	49,4	0,8	0,8
	Oberer Fahrbachweg 30A (S) EG	WA	59	49	51,3	47,5	52,2	48,4	0,9	0,9
47	Oberer Fahrbachweg 31 (S) 1.OG	WA	59	49	49,0	45,2	49,5	45,8	0,5	0,6
	Oberer Fahrbachweg 31 (S) EG	WA	59	49	47,2	43,4	47,7	43,9	0,5	0,5
	Oberer Fahrbachweg 31 (W) 1.OG	WA	59	49	50,3	46,5	51,1	47,3	0,8	0,8
	Oberer Fahrbachweg 31 (W) EG	WA	59	49	49,3	45,6	50,2	46,4	0,9	0,8
48	Oberer Fahrbachweg 32 (S) 1.OG	WA	59	49	51,1	47,4	51,7	47,9	0,6	0,5
	Oberer Fahrbachweg 32 (S) EG	WA	59	49	49,2	45,4	49,7	45,9	0,5	0,5
	Oberer Fahrbachweg 32 (W) 1.OG	WA	59	49	52,7	48,9	53,4	49,7	0,7	0,8
	Oberer Fahrbachweg 32 (W) EG	WA	59	49	51,6	47,8	52,4	48,6	0,8	0,8
49	Oberer Fahrbachweg 34 (S) 1.OG	WA	59	49	55,4	51,7	55,9	52,1	0,5	0,4
	Oberer Fahrbachweg 34 (S) EG	WA	59	49	54,9	51,2	55,4	51,6	0,5	0,4

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

AS Aschaffenburg - AS Aschaffenburg/Ost
 Ausgangsdaten: Verkehrszahlen 2013: 84.000 [Kfz/24 h] PT: 15,7 % PN: 38,8 % v = 130/80 [km/h] (PKW/LKW)
 dL, StrO = -5 dB(A), dL, StrO = -2 dB(A) auf Brücken
Bereich Stadtteil Fahrbachtal

IO-Nr.	Immissionsort	Nutzung	Immissionsgrenzwert		Bestand 2013		Planfall 2013		Differenz	
			tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
50	Oberer Fahrbachweg 34a (S) 1.OG	WA	59	49	50,8	47,0	51,2	47,5	0,4	0,5
	Oberer Fahrbachweg 34a (S) EG	WA	59	49	49,5	45,8	50,0	46,2	0,5	0,4
	Oberer Fahrbachweg 34a (W) 1.OG	WA	59	49	51,8	48,0	52,5	48,8	0,7	0,8
	Oberer Fahrbachweg 34a (W) EG	WA	59	49	50,6	46,9	51,5	47,7	0,9	0,8
51	Oberer Fahrbachweg 36 (S) 1.OG	WA	59	49	53,2	49,4	53,8	50,0	0,6	0,6
	Oberer Fahrbachweg 36 (S) 2.OG	WA	59	49	53,8	50,1	54,4	50,6	0,6	0,5
	Oberer Fahrbachweg 36 (S) EG	WA	59	49	51,8	48,1	52,4	48,7	0,6	0,6
	Oberer Fahrbachweg 36 (W) 1.OG	WA	59	49	50,5	46,8	51,0	47,3	0,5	0,5
	Oberer Fahrbachweg 36 (W) 2.OG	WA	59	49	52,1	48,4	52,8	49,0	0,7	0,6
	Oberer Fahrbachweg 36 (W) EG	WA	59	49	49,0	45,2	49,3	45,5	0,3	0,3
	Oberer Fahrbachweg 38 (S) 1.OG	WA	59	49	52,4	48,7	53,0	49,2	0,6	0,5
	Oberer Fahrbachweg 38 (S) EG	WA	59	49	51,3	47,6	51,9	48,2	0,6	0,6
53	Steinbacher Str. 80 (S) 1.OG	MI	64	54	65,8	62,0	66,1	62,4	0,3	0,4
	Steinbacher Str. 80 (S) EG	MI	64	54	65,4	61,6	65,7	62,0	0,3	0,4
	Steinbacher Str. 80 (O) EG	MI	64	54	63,8	60,0	64,2	60,4	0,4	0,4
	Steinbacher Str. 80 (W) EG	MI	64	54	60,4	56,6	60,7	56,9	0,3	0,3
54	Steinbacher Str. 100 (S) 1.OG	MI	64	54	63,0	59,2	63,4	59,7	0,4	0,5
	Steinbacher Str. 100 (S) EG	MI	64	54	62,7	59,0	63,2	59,4	0,5	0,4
	Steinbacher Str. 100 (O) 1.OG	MI	64	54	61,9	58,1	62,3	58,6	0,4	0,5
	Steinbacher Str. 100 (O) EG	MI	64	54	61,5	57,7	61,9	58,2	0,4	0,5
	Steinbacher Str. 100 (W) 1.OG	MI	64	54	58,2	54,5	58,6	54,9	0,4	0,4
	Steinbacher Str. 100 (W) EG	MI	64	54	57,2	53,4	57,6	53,8	0,4	0,4