

Institut für Umweltschutz
und Bauphysik

2. S-BAHN-STAMMSTECKE MÜNCHEN Schalltechnische Stellungnahme

PfA 1– Mastumfahrung 31b

Auftraggeber: DB Netz AG – Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München

OPB Projekt Nr.: 27898

Datum: 05.07.2021

Änderungshistorie

Version	Datum	bearbeitet	geprüft
1	05.07.2021	Schweiger	Gregor

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung.....	1
2	Grundlagen der schalltechnischen Stellungnahme	2
3	Berechnungen im Nahbereich der Schallschutzwand – Laimer Würfel.....	3
4	Zusammenfassung	4
5	Literaturverzeichnis	5

Anhang

Anhang 1: Berechnungsergebnisse für den Tages- und Nachtzeitraum

Abkürzungsverzeichnis

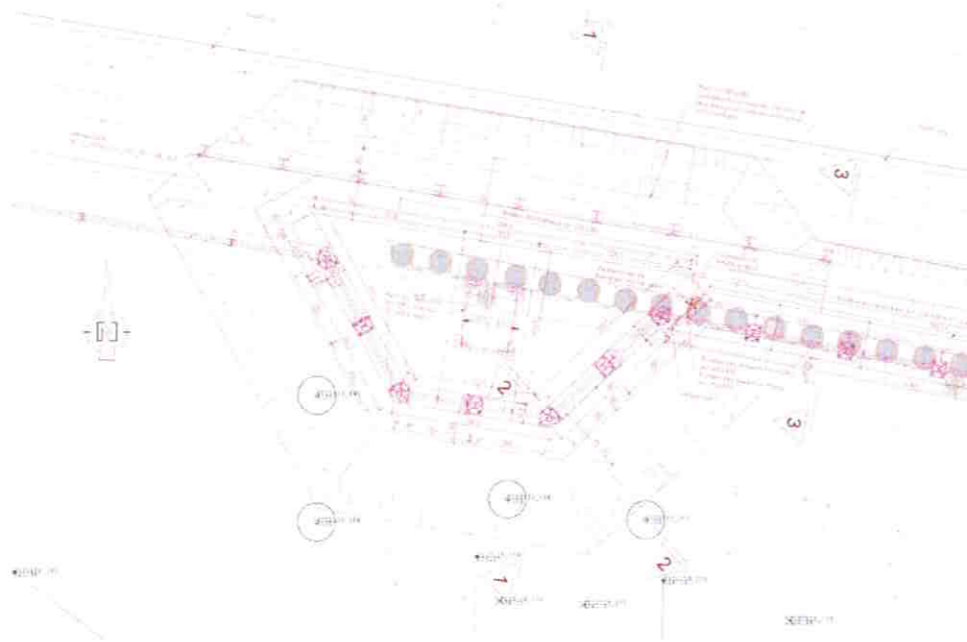
dB(A)	Schallpegel in Dezibel – A-bewertet
ID	Kennung Immissionsort
Lr	Beurteilungspegel nach Schall 03 (2014)
PfA	Planfeststellungsabschnitt

1 Aufgabenstellung

Durch den Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt (PfA) 1 zur 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde im Planfeststellungsabschnitt 1 im Bereich des „Laimer Würfels“ eine Schallschutzwand ausgewiesen.

Im Zuge der Ausführungsplanung ist es nunmehr notwendig den Mast 31b im Rahmen einer Mastumfahrung zu umfahren.

Die nachfolgende Abbildung zeigt diese Mastumfahrung.



Ziel der hier vorliegenden schalltechnischen Stellungnahme ist es zu prüfen, ob durch die Abrückung der Schallschutzwand auf wenigen Metern eine Verschlechterung der Schallsituation an den nächstgelegenen Gebäuden auftritt.

2 Grundlagen der schalltechnischen Stellungnahme

Für die schalltechnische Stellungnahme wurden folgende Grundlagen verwendet:

- Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung für die 2. S-Bahn-Stammstrecke in München
- Technische Planung VE 10 Hauptbaumaßnahme West oberirdisch SW Mast 31b bei LSW 2, Bau-km 101,1+75 – 101,3+95 -Beurteilungspegel 4.1 – BA 4 vom 16.3.2021, FCP -Wien

3 Berechnungen im Nahbereich der Schallschutzwand – Laimer Würfel

Der rechnerische Vergleich der Planung zur Planfeststellung und der nunmehr geplanten Mastumfahrung kommt zu folgendem Ergebnis.

Im Tageszeitraum findet eine Erhöhung der Beurteilungspegel um bis zu 0,3 dB(A) statt. Diese Pegelerhöhung führt an 2 Gebäuden und 3 Geschossen zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels von 1 dB(A). Dabei wird an keinem Gebäude der Immissionsgrenzwert in Tageszeitraum überschritten und es besteht kein Anspruch auf zusätzliche Schallschutzmaßnahmen.

Im Nachtzeitraum findet eine Erhöhung der Beurteilungspegel um bis zu 0,3 dB(A) statt. Dabei wird an einem Gebäude in einem Geschoss der Beurteilungspegel um 1 dB(A) erhöht. Der Immissionsgrenzwert im Nachtzeitraum ist weiterhin eingehalten und es besteht kein Anspruch auf zusätzliche Schallschutzmaßnahmen.

4 Zusammenfassung

Durch den Planfeststellungsbeschluss zur 2. S-Bahn-Stammstrecke im PfA 1 wurde im Bereich des „Laimer Würfels“ eine Schallschutzwand ausgewiesen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist es notwendig, den Mast 31b mit der Schallschutzwand zu umfahren.

Ein rechnerischer Vergleich der Schallsituation ergab, dass sich durch die Mastumfahrung die Beurteilungspegel im Nahbereich um max. 0,3 dB(A) erhöhen. Trotz dieser Erhöhung und der damit verbundenen Erhöhung der Beurteilungspegel um 1 dB(A), sind die Immissionsgrenzwerte im Tages- und Nachtzeitraum weiterhin eingehalten. Es besteht kein Bedarf an zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen.

Weitere Auswirkungen auf Immissionsschutzuntersuchungen (Baulärm, Erschütterungen) sind nicht gegeben.

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co.KG

Institut für Umweltschutz und Bauphysik

München, den 05.07.2021


i.V. Dipl.-Ing. (FH) M. Schweiger


i.A. M.Sc. J. Gregor

5 Literaturverzeichnis

- [1] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der aktuell gültigen Fassung.
- [2] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 16. BImSchV– Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 04. November 2020 (BGBl I S. 2334) geändert worden ist.
- [3] Schall 03 – Ausgabe 1990