

**Magistrat der Stadt Wien
MA 22 – Umweltschutz**

**14., Hadikgasse ONr. 268-294
Lärmschutzmaßnahmen
Machbarkeitsstudie**

Wien, 1999-12-20
125530 - Fah/Nn

INHALTSVERZEICHNIS

1. ALLGEMEINES	3
1.1. Daten und Umfang des Auftrages	3
1.2. Veranlassung der Lärmschutzmaßnahmen	3
2. GRUNDLAGEN	4
3. BESCHREIBUNG DES BESTANDES	5
3.1. Maßgebende Verkehrsdaten	5
3.2. Prognose 2010	6
3.3. Verkehrsaufteilung	7
3.4. Maßgebende Geschwindigkeiten	7
3.5. Maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV)	8
3.6. Festlegung der Immissionsgrenzwerte	9
4. VARIANTENUNTERSUCHUNGEN	10
4.1. Variante 1	11
4.2. Variante 2	12
4.3. Variante 3	13
4.4. Variante 4	14
4.5. Variante 5	15

5. VARIANTENAUSWAHL	16
6. SCHALLTECHNISCHE DETAILBEURTEILUNG	17
6.1. Rechenmodell – Rechenprogramm	17
6.2. Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels	17
6.2.1. Ergebnisse der Lärmberechnung	17
7. DETAILBEURTEILUNG DER AUSGEWÄHLTEN VARIANTEN	19
7.1. Variante 3	19
7.2. Variante 4	20
8. KOSTENRAHMEN	22
8.1. Variante 3:	22
8.2. Variante 4:	23
9. ZUSAMMENFASSUNG	25

Beilage 1 Immissionsberechnung

**Magistrat der Stadt Wien
MA 22 – Umweltschutz**

**14., Hadikgasse ONr. 268-294
Lärmschutzmaßnahmen
Machbarkeitsstudie**

Wien, 1999-12-20
125530 - Fah/Nn

1. ALLGEMEINES

1.1. Daten und Umfang des Auftrages

Das Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung MA 22, Umweltschutz, hat mit der Zahl MA 22-6918/99 vom 06.12.1999 AXIS Ingenieurleistungen mit der Erstellung von Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Hadikgasse von ONR. 268 – 294 beauftragt. Das Untersuchungsgebiet befindet sich nördlich der B1 – Wienerstraße, im 14. Wiener Gemeindebezirk.

1.2. Veranlassung der Lärmschutzmaßnahmen

Veranlassung für die Lärmschutzmaßnahmen ist die zunehmende Verkehrs- und Lärmbelastung auf der B1 Wiener Straße, die unmittelbar vor den Wohnobjekten 14., Hadikgasse 268-294 vorbeiführt.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) auf der B1 stadtauswärts beträgt im Jahr 1999 rd. 24.000 Kfz/24^h. Als Prognoseverkehr 2010 muß mit einer Verkehrsmenge von rd. 30.000 Kfz/24^h gerechnet werden, wobei der jährliche Zuwachs von rd. 2 % dem Mittel der Zuwachsraten der letzten Jahre entspricht.

Die bestehende Verkehrsbelastung sowie deren zu erwartenden Steigerungen verursachen die extreme Lärmbelastung der anrainenden Wohnbevölkerung und veranlassen die vorliegende Bearbeitung.

2. GRUNDLAGEN

- Div. Besprechungen mit Vertretern der MA 22 - Umweltschutz
- Besichtigung der örtlichen Situation
- Lage- und Höhenplan 1:500 verfaßt von Dipl.-Ing. Erich Korschineck, Ingenieurkonsulent für Vermessungswesen.
- Automatische Straßenverkehrszählung (Jahresauswertungen bis 1998) Nadler & Steirerwald
- Händische Straßenverkehrszählung (Jahresauswertung 1995) Nadler & Steirerwald
- Div. Einbautenpläne

3. BESCHREIBUNG DES BESTANDES

Die B1 – Wiener Bundesstraße, RFB St. Pölten, weist im betreffenden Abschnitt einen Querschnitt mit zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,50 m auf. Nördlich der B1 befindet sich zwischen ONR. 268 – 294 ein 2,35 – 3,80m breiter Gehsteig.

Im gesamten Projektgebiet befindet sich südlich der B1 RFB St. Pölten der Wienfluß.

Bei den Objekten. 268 und 274 handelt es sich um Wohnhausanlagen mit fünf Geschossen. Die Objekte 270, 272, 288 und 294 sind Wohnhausanlagen mit 4 Geschossen. Die Wohnhöfe von Nr. 268, 270, 272, 274 und 288 sind zur Straße orientiert.

Von der Wohnhausanlage 270-274 verläuft ein 2,50 m breiter Abstellstreifen mit einer Gesamtlänge von 380 m, der rd. 75 Stellplätze faßt.

3.1. Maßgebende Verkehrsdaten

Grundlage für die Ermittlung der maßgeblichen Verkehrsbelastung bilden die Zählstellen :

- Automatische Zählstelle Nr. 1 Wien / Hadikgasse (B1/km 8,5)
- Händische Straßenverkehrszählung Nr. 908 B1 Wiener Bundesstraße von der Jahresauswertung 1995.

An der automatischen Zählstelle Nr. 1 (Jahr 1998) wird eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 23.500 Kfz/24 Std. festgestellt.

Die Ermittlung der Verkehrsverteilung (Pkw, Lieferfahrzeuge, Lkw lärmarm, etc.) wird anhand der händischen Zählstelle 908.B1 im Bereich Hadikgasse ermittelt.

Die jährliche Zuwachsrate des Verkehrsaufkommens in den Untersuchungsbe-
reichen wurde als Mittel der letzten 5 Jahre mit durchschnittlich 2 % pro Jahr er-
rechnet.

Anhand der o.a. Verkehrsentwicklung wurde der durchschnittliche tägliche Be-
standsverkehr (1999) mit **24.000Kfz/24 Std.** ermittelt.

3.2. Prognose 2010

Die Ermittlung der **prognostizierten Verkehrsbelastung** für die B 1 – Wiener-
straße erfolgt auf Basis des oben angeführten Bestandsverkehrs (**1999**) von
24.000 Kfz/24 Std. (stadtauswärts) und **27.500 Kfz/24 Std.** (stadteinwärts).

Die Prognoseverkehrsbelastung wird für das **Jahr 2010** mit einer jährlichen Zu-
wachsrate von ~ 2 % mit **30.000 Kfz/24 Std.** (stadtauswärts) und
35.000 Kfz/24 Std. (stadteinwärts) ermittelt.

	Stadtauswärts	Stadteinwärts
Zählstelle	DTV 1998	DTV 1998
Automat 1	23.520	27.459

prognostizierter	DTV 1999	DTV 1999
Zählstelle		
Automat 1 (+2%/Jahr)	23.990	28.008

prognostizierter	DTV 2010	DTV 2010
Zählstelle		
Automat 1	29.829	34.824

3.3. Verkehrsaufteilung

Die Verkehrsaufteilung wird entsprechend der händischen Verkehrszählung, Zählstelle Nr. 908 B1 (1995) ermittelt.

Aufteilung in PKW, LKW/L und LKW/S

lt. Händischer Verkehrszählung 1995 (Verfasser Steierwald)

	Stadtauswärts	Stadteinwärts
PKW	17.453	17.664
PKW + AH	77	57
Summe PKW	17.530	17.721

Einspurige	149	238
BUS	165	177
Lieferwagen	1.191	1.043
LKW	560	604
Summe LKW/L	2.065	2.062

LKW + AH	233	256
sonstiger GV	0	3
SpezialFZ	2	0
Summe LKW/S	235	259

Gesamtsumme	19.830	20.042
--------------------	---------------	---------------

PKW in %	88,4	88,4
LKW/L in %	10,4	10,2
LKW/S in %	1,2	1,3

3.4. Maßgebende Geschwindigkeiten

Die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit und somit maßgebliche Geschwindigkeit beträgt auf beiden Fahrstreifen 50 km/h.

3.5. Maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV)

Die Ermittlung des prognostizierten DTV_w 1999 bzw. prognostizierten DTV_w 2010 erfolgte auf Basis des DTV_w 1998.

MSV (1999) stadtauswärts

TAG				NACHT			
prognostizierte DTV_w 1999	MSV TAG (6,5% lt. RVS)			prognostizierte DTV_w 1999	MSV NACHT (1,3% lt. RVS)		
	25.448	1.654			25.448	381	
Kfz-Aufteilung	Pkw	LKW/L	LKW/S	Kfz-Aufteilung	Pkw	LKW/L	LKW/S
	1462	172	20		292	34	4

MSV (2010) stadtauswärts

TAG				NACHT			
prognostizierte DTV_w 2010	MSV TAG (6,5% lt. RVS)			prognostizierte DTV_w 2010	MSV NACHT (1,3% lt. RVS)		
	31.641	2.057			31.641	411	
31641	Pkw	LKW/L	LKW/S	Kfz-Aufteilung	Pkw	LKW/L	LKW/S
	1818	214	25		364	42	5

MSV (2010) stadtauswärts

TAG				NACHT			
prognostizierte DTV_w 2010	MSV TAG (6,5% lt. RVS)			prognostizierte DTV_w 2010	MSV NACHT (1,3% lt. RVS)		
	38.271	2.488			38.271	498	
Kfz-Aufteilung	Pkw	LKW/L	LKW/S	Kfz-Aufteilung	Pkw	LKW/L	LKW/S
	2199	259	30		440	51	6

3.6. Festlegung der Immissionsgrenzwerte

Festlegung der Immissionsgrenzwerte erfolgt gemäß der Dienstanweisungen für Lärmschutz an Bundesstraßen vom Dezember 1999, wobei folgende Grenzwerte maßgebend sind:

Tag: 60 dB_(A)

Nacht: 50 dB_(A)

4. VARIANTENUNTERSUCHUNGEN

Als grundlegende Lösungsansätze zur Verminderung der Lärmbelastung der anrainenden Wohnbevölkerung könnten neben den nachstehend angeführten Varianten von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, selbstverständlich alle übrigen lärmindernden Lösungsansätze diskutiert werden. Diese reichen von passiven Lärmschutzmaßnahmen, d.h. dem Einbau von Schallschutzfenstern bzw. -fassaden über Verkehrsreduktionen bis zur Abrückung bzw. Überbauung von Fahrbahnen.

In der vorliegenden Bearbeitung werden lediglich aktive, d.h. straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen gegenübergestellt.

4.1. Variante 1

Die Variante 1 sieht die Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen den bestehenden Parkstreifen und dem Gehsteig vor. Dabei wird die Gehwegbreite um die Dicke der Lärmschutzwand (rd 15 cm) von 2,35-3,80 m auf 2,20-3,65 m verringert.

Der Parkstreifen bleibt mit einer Breite von 2,50 m bestehen, erforderliche Zugänge vom Parkstreifen zum Gehweg werden durch eine vorgesetzte, übergreifende Lärmschutzwand als „Lärmschleuse“ ausgebildet.

In der Variante 1 wird diese Lärmschleuse im Parkstreifen ausgebildet, wodurch jeweils ein Parkplatz je Schleuse entfällt.

4.2. Variante 2

Die Variante 2 entspricht weitestgehend der Variante 1, die Lärmschleusen werden jedoch nicht im Bereich des Parksteifens, sondern auf Seite des Gehsteigs angeordnet.

4.3. Variante 3

Die Variante 3 stellt eine Optimierung der o.a. Varianten 1 und 2 dar, die vor allem eine befriedigende Zugangsmöglichkeit vom Parkstreifen zu den Lärmschleusen ermöglichen soll.

Dazu wird neben dem 2,00 m breiten Abstellstreifen ein im Mittel ca. 1,00 m breiter Gehweg angeordnet, der die bequeme Möglichkeit des Zugangs vom abgestellten Pkw zur Lärmschleuse ermöglichen soll.

Dadurch muß die Lärmschutzwand auf dem Gehsteig situiert werden, wobei eine Gehwegbreite von im Minimum 2,00 m bis rd. 3,00 m erhalten werden soll.

Im Bereich Hadikgasse ONr. 268 beträgt die Gehsteigbreite im Bestand nur 2,35 m, sodass in diesem (kurzen) Bereich der Gehweg zwischen Abstellstreifen und Lärmschutzwand auf 0,70 m reduziert wird, um den Gehsteig mit 2,0 m aufrechterhalten zu können.

4.4. Variante 4

Die Variante 4 kombiniert aktive Lärmschutzmaßnahmen mit einer Neuordnung der Stellplätze vom öffentlichen Gut in direkter Zuordnung zur Wohnbebauung.

Dazu wird zwischen der B1-Fahrbahn und dem Abstellstreifen eine Lärmschutzwand errichtet und der Raum zwischen Lärmschutzwand und Baufluchtlinie als Mischverkehrsfläche für Parkplatz und Gehsteig verwendet wird. Die Längsparker hinter der Lärmschutzwand werden dabei direkt der anrainenden Wohnbevölkerung zugeordnet, und die Zufahrt nur für Berechtigte ermöglicht.

Damit können die Konflikte Zufahrt - Parken - Gehsteig minimiert werden.

Die bestehende Straßenbeleuchtung muß bei dieser Variante verlegt werden, um die Neuordnung der Mischverkehrsfläche zwischen LSW und Bebauung zu ermöglichen.

Da eine Zufahrt zu den Parkplätzen entsprechend Variante 4 nicht von der Hadikgasse ermöglicht werden kann, muß die Zufahrt von der Hackingerstraße aus als Einbahn ermöglicht werden.

4.5. Variante 5

Die Variante 5 stellt eine Weiterentwicklung der Variante 4 dar.

Der Raum zwischen Fassadenfläche und Lärmschutzwand wird als Gehweg und Fahrstreifen genutzt. Im Bereich der Innenhöfe wird zwischen Fahrstreifen (3,0 m) und Gehweg (2,0m) ein Parkstreifen mit einer Breite von 2,50 m angeordnet, der auch für eine räumliche Trennung zwischen Fahrstreifen und Gehsteig sorgt. Dies bietet für 27 PKW eine Parkmöglichkeit, pro Innenhof 9 Stellplätze.

5. VARIANTENAUSWAHL

Mit Absprache der MA 22 - Umweltschutz werden die Varianten 3 und 4 detaillierter untersucht und überprüft, welche Auswirkungen die beiden Varianten in Hinblick auf

- Nutzung der Stellplätze,
- Verkehrsorganisation,
- Lärmschutz,
- Verkehrsablauf in der Hadikgasse,
- die Bewohner der Objekte 268 – 294 haben.

Weiters wird untersucht, wie hoch die Lärmschutzwand ausgeführt werden muß, um die Immissionsgrenzwerte für Tag $60 \text{ dB}_{(A)}$ und für Nacht $50 \text{ dB}_{(A)}$ nach Absprache der Wirtschaftlichkeit erhalten zu können.

6. SCHALLTECHNISCHE DETAILBEURTEILUNG

6.1. Rechenmodell – Rechenprogramm

Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgt mit dem Programmpaket IMMI der Fa. Wöfl.

Das Rechenmodell basiert auf einem dreidimensionalen Geländemodell mit allen abschirmenden und reflektierenden Gelände- und Objektflächen, das entsprechend dem Vermessungsplan vom Verfasser der lärmtechnischen Untersuchung erstellt wurde.

Die Qualität des Rechenprogramms bzw. der Rechenergebnisse wurde anhand der Testbeispiele des BMwA überprüft.

6.2. Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels

6.2.1. Ergebnisse der Lärberechnung

Die Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels wurde auf Grund der Gleichförmigkeit der Bebauung für

- die Fassadenfläche unmittelbar am Gehsteig und
- der Fassadenfläche hinter dem offenen Innenhof ermittelt.

Dabei wurde die Berechnung der Schallimmissionen für die derzeitige Verkehrsbelastung (1999) ohne Lärmschutzmaßnahmen, und für die Prognose – Verkehrsbelastung (2010) , jeweils mit und ohne Lärmschutzwände, durchgeführt.

In der Schallberechnung wurden jeder Fahrbahn (stadteinwärts als auch stadtauswärts) jeweils eine Emissionsachse zugeordnet und die Abschirmung bzw. Reflexion durch schalltechnische relevanten Gelände – und Gebäudekanten berücksichtigt.

Die Schallimmission an den Wohnobjekten wurden sowohl für das Erdgeschoß als auch für die Obergeschosse ermittelt.

Da die Schallimmissionen, für Nacht die maßgebenden sind, wird der schalltechnische Nachweis für die Nacht durchgeführt.

7. DETAILBEURTEILUNG DER AUSGEWÄHLTEN VARIANTEN

7.1. Variante 3

Um Variante 3 realisieren zu können muß eine 485 m lange Lärmschutzwand berücksichtigt werden. Um eine befriedigende Zugangsmöglichkeit vom Parkstreifen zum Gehsteig zu ermöglichen, werden 8 Schleusen auf dem Abstellstreifen errichtet. Das bedeutet einen Verlust von 8 Stellplätzen von 48 Stellplätzen.

Der bestehende Abstellstreifen wird von 2,50 m auf 2,00 m verschmälert. Der Abstellstreifen verläuft entlang der Objekte 268, 270, 272 und 274. Vor den Objekten 288 und 294 sind keine Abstellmöglichkeit vorgesehen. In diesem Bereich wird die Lärmschutzwand auf eine Betonleitwand im Bereich des bestehenden Hochbordes aufgesetzt.

Die Gehsteigbreite wird auf 3,00 m bzw. im Minimum auf 2,00 m reduziert.

Unter Berücksichtigung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5,00 m ergeben sich folgende Lärmimmissionen (Nacht) für das Jahr 2010:

Immissionsbelastung

Objektnr. 272/3			
Höhe	Bestand 1999	Prog. 2010	LSW 5m
2,5	58,9	59,8	45,3
5,5	58,9	59,8	52,4
8,5	58,8	59,7	54,4
11,5	58,6	59,6	54,8
Objektnr. 274			
Höhe	Bestand 1999	Prog. 2010	LSW 5m
2,5	65,0	65,6	50,4
5,5	64,7	65,6	57,9
8,5	64,2	65,2	64,7
11,5	63,7	64,7	64,7

Für das Jahr 2010 wird eine Schallimmission (Nacht) in einer Höhe von 11,5m (3. Obergeschoß) von 59,6 dB_(A) (Objekt 272/3) und 64,7 (Objekt 274) prognostiziert. Mit Hilfe einer 5,0m hohen Lärmschutzwand kann in dieser Höhe bei Objekt 272/3 eine Reduktion um 4,8 dB_(A) erreicht werden. Beim Objekt 274 ist in dieser Höhe keine Reduktion feststellbar.

Der Schallimmissionsgrenzwert für Nacht (50dB) kann nur beim Objekt 272/3 bis zum 1. Geschoß erreicht werden, bei den darüber liegenden Geschossen sind die Schallimmissionsbelastungen zum Teil deutlich über dem Grenzwert. Bei Objekt 274 liegt die Lärmbelastung bei allen Geschossen über dem Grenzwert.

7.2. Variante 4

Bei der Variante 4 wird ebenfalls eine 485 m lange Lärmschutzwand berücksichtigt. Da die Lärmschutzwand zwischen der B1 – RFB St. Pölten und Abstellstreifen situiert ist muß die Lärmschutzwand aus Gründen der Verkehrssicherheit auf einem Betonleitprofil aufgesetzt werden.

Der Raum zwischen Lärmschutzwand und Baufluchtlinie wird als Mischverkehrsfläche für Parkplatz und Gehsteig verwendet. Um eine Minimierung des Konfliktpotentials zu gewährleisten wird ein Einbahnsystem vorgeschlagen, wobei die Zufahrt nur von der Hackingergasse möglich ist.

Vor dem Objekt 268 wird der Abstellstreifen wie bei der Variante 3 ausgeführt. Für diesen Bereich werden zwei Zugänge als Schleusen ausgebildet. Vor den Objekten 288 und 294 ist aus Platzmangel keine Abstellmöglichkeit vorgesehen. In diesem Bereich wird die Lärmschutzwand ebenfalls auf eine Betonleitwand aufgesetzt.

Unter Berücksichtigung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5,00 m ergeben sich folgende Lärmimmissionen für das Jahr 2010/Nacht :

Immissionsbelastung

Objektnr. 272/3			
Höhe	Bestand 1999	Prog. 2010	LSW 5m
2,5	58,9	59,8	44,9
5,5	58,9	59,8	51,5
8,5	58,8	59,7	54,2
11,5	58,6	59,6	54,5

Objektnr. 274			
Höhe	Bestand 1999	Prog. 2010	LSW 5m
2,5	65,0	65,6	49,9
5,5	64,7	65,6	56,4
8,5	64,2	65,2	58,2
11,5	63,7	64,7	60,5

Für Jahr 2010 wird eine Schallimmission (Nacht) in einer Höhe von 11,5m (3. Obergeschoß) von 59,6 dB_(A) (Objekt 272/3) und 64,7 (Objekt 274) prognostiziert. Mit Hilfe einer 5,0m hohen Lärmschutzwand kann bei Objekt 272/3 eine Reduktion um 5,1 dB_(A) und bei Objekt 274 um 4,2 dB(A) erreicht werden.

Der Immissionsgrenzwert für Nacht (50dB) kann nur bei Objekt 272/3 und 274 bis zum 1. Geschoss eingehalten werden, bei den darüber liegenden Geschossen liegen die Immissionsbelastungen z.T. deutlich über dem Grenzwert.

Die Lichtmaste sind in einer Entfernung von rd. 26 m aufgestellt. Zwischen den Objekten und Lichtmasten bleibt eine Lichtweite zwischen 1,95 – 3,40m, weshalb die Straßenbeleuchtung zur Ermöglichung einer Mischverkehrsfläche verlegt werden muß.

8. KOSTENRAHMEN

Gem. ÖNORM B 1801-Teil1

Preisbasis 12/1999, Genauigkeit des Kostenrahmens +/- 15%

8.1. Variante 3:

Lärmschutzwand: Gesamtlänge 485m

Länge	Höhe LSW i.M.		Kosten
485m	5,0m	à 3.000,--/m ²	7,275.000,--

Gehsteigverbreiterung:

405m	b=0,5m	à 1.000,--/m ²	202.500,--
------	--------	---------------------------	------------

Entwässerung:

405m	à 1.000,--/lfm		202.500,--
------	----------------	--	------------

Betonleitwand:

80m	à 1.875,--/lfm		150.000,--
-----	----------------	--	------------

Summe			7,830.000,--
--------------	--	--	---------------------

~10% UV			770.000,--
----------------	--	--	-------------------

Kostenrahmen (netto)			8,600.000,--
-----------------------------	--	--	---------------------

+20% MWSt.			1,720.000,--
-------------------	--	--	---------------------

Kostenrahmen (brutto)			10,320.000,--
------------------------------	--	--	----------------------

8.2. Variante 4:

Lärmschutzwand: Gesamtlänge 485m

Länge	Höhe LSW i.M.		Kosten
485m	5,0m	à 3.000,--/m ²	7,275.000,--

Errichtung Mischverkehrsfläche:

330m	b~6,0m	à 1.200,--/m ²	2,376.000,--
------	--------	---------------------------	--------------

Einbahnsystem (Zufahrt von Hackingerstraße):

35m	b=3,0m	à 1.200,--/m ²	126.000,--
-----	--------	---------------------------	------------

35m	b=6,0m	à 1.200,--/m ²	252.000,--
-----	--------	---------------------------	------------

Betonleitwand:

416m		à 1.875,--/lfm	780.000,--
------	--	----------------	------------

Entwässerung:

405m		à 1.000,--/lfm	405.000,--
------	--	----------------	------------

9. ZUSAMMENFASSUNG

Der Magistrat der Stadt Wien, MA 22 - Umweltschutz hat AXIS Ingenieurleistungen beauftragt, schalltechnische Planungen für die B1-Hadikgasse ONr. 268-294 durchzuführen.

In diesem Bereich, an der Westausfahrt von Wien, sind 4-5-geschoßige Wohnhausanlagen mit offenen Höfen zur B1 vorhanden. Durch die ständig steigende Verkehrsbelastung der B1 im gegenständlichen Abschnitt wird die anrainende Wohnbevölkerung vermehrt mit Lärm belastet.

Nach Durchführung einer Problemanalyse und einer Auswahl von Lösungsansätzen wurden im Rahmen von schalltechnischen Bearbeitungen die Schallimmissionen zufolge der bestehenden und prognostizierten Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen an der B1 (mit unterschiedlichen Höhen) durchgeführt.

Im Rahmen einer detaillierten Variantendarstellung der beiden Varianten

- Lärmschutzwand zwischen Parkstreifen und Gehsteig und
- Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Mischverkehrsfläche
(zugeordnet zur angrenzenden Wohnbebauung)

wurden die schalltechnische Auswirkungen von bis zu 5 m hohen Lärmschutzwänden dargestellt.

Dabei konnte festgestellt werden, dass die Schall-Immissionsgrenzwerte (bei Nacht) nur in den untersten Geschossen eingehalten werden können, und dass Lärmschutzwände für nahstehende Objekte in den obersten Geschossen keine nennenswerte Reduktion der Schallimmissionen ergeben.

Im Rahmen weiterer Planungsschritte sind die dargestellten Lösungen vertieft zu untersuchen, mit den betroffenen Dienststellen abzustimmen und vor allem mit der Verkehrsabteilung, der MA 46 zu diskutieren.

Die Realisierungskosten für eine rd. 485 m-lange Lärmschutzwände einschl. ergänzender Maßnahmen ergeben einen Kostenrahmen einschl. Unvorgesehenem und MWSt. von rd. 10,3 bis rd. 15,4 Mio. ATS.

Verfasst von
AXIS
INGENIEURLEISTUNGEN

Kurt TRAXLER, DI

Sachbearbeiter: Dipl.-Ing. Erwin FAHRNBERGER