

Neubau der Bundesautobahn
 Ausbau der Bundesstraße B 4

Von km 0+000 bis km 2+660
 Nächster Ort: Lüneburg
 Baulänge: 2,660 km
 Länge der Anschlüsse: _____

Niedersächsische Landesbehörde
 für Straßenbau und Verkehr

Geschäftsbereich Lüneburg

Ergänzende Planfeststellung für nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen

(Lärmvorsorge)

an der

Ostumgehung Lüneburg im Zuge der B4 / 209

1. Planfeststellungsabschnitt

Ilmenaubrücke bis Erbstorfer Landstraße

Erläuterungsbericht

Aufgestellt: Lüneburg, den 24.02.2009 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg im Auftrag <u>gez. Padberg</u>	

Gliederung des Erläuterungsberichtes

1	Allgemeines	1 - 2
2	Rechtliche Grundlagen	2 - 5
2.1	Allgemeines	2 - 3
2.2	Rechtliche Beurteilung	3 - 5
3	Technische Grundlagen	6 - 7
3.1	Berechnungsverfahren	6 - 7
3.2	Bemessungsverfahren	7
4	Straße, Verkehr, Bebauung	8 - 9
4.1	Straßenmerkmale, Topographie	8
4.2	Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten	8 - 9
4.3	Bebauungen, Nutzungsarten	9
5	Verkehrslärmimmissionen	10 - 11
5.1	Untersuchungsbereich - Berechnung nach RLS-81	10
5.2	Aktuelle Beurteilungspegel - Berechnung nach RLS-90	10 - 11
6	Lärmschutzmaßnahmen	11 - 12
7	Folgemaßnahmen	13
	Fundstellen	14

Erläuterungsbericht

Schalltechnische Untersuchung

nach § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz

Ostumgehung Lüneburg im Zuge der B4/209

1. Planfeststellungsabschnitt - Ilmenaubrücke bis Erbstorfer Landstraße

1. Allgemeines

Für den 1. Planfeststellungsabschnitt der Ostumgehung Lüneburg im Zuge der B4/209 ist mit Datum vom 23.11.1981 der Planfeststellungsbeschluss ergangen. In diesem Planfeststellungsbeschluss wurden auch die Lärmschutzmaßnahmen festgelegt, die in der schalltechnischen Untersuchung vom 02.10.1981 ermittelt wurden. Grundlage der schalltechnischen Untersuchung bildete die RLS-81.

Die seinerzeit prognostizierten Verkehrsbelastungen basieren auf dem zu diesem Zeitpunkt maßgebenden Generalverkehrsplan der Stadt Lüneburg. Da die in den letzten Jahren tatsächlich eingetretene Verkehrsentwicklung auf der B4 zu deutlich höheren Verkehrsstärken führte, wird nachfolgend auf der Basis des § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz geprüft, ob sich eine „nicht vorhersehbare Lärmeinwirkung“ in diesem Planfeststellungsabschnitt ergibt. Hierbei ist ein um mindestens 2,1 dB(A) höherer Beurteilungspegel mit einer Überschreitung der seinerzeit maßgebenden Grenzwerte erforderlich.

In der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 1981 wurde z.B. für die B4 ein Prognoseverkehr von 15.000 Kfz/24Std zu Grunde gelegt. Der Schwerverkehrsanteil „p“ wurde mit 20% angesetzt.

Die im Jahr 2008 durchgeführte Sonderverkehrszählung hat ein DTV von 37.941 Kfz/24h in diesem Bereich ergeben. Der Schwerverkehrsanteil „p“ wurde mit 9% für den Tag und 14,1% für die Nacht ermittelt. Der in der schalltechnischen Untersuchung im Jahre 1981 angesetzte Prognose-DTV von 15.000 Kfz/24h wird somit deutlich überschritten.

An allen Beurteilungspunkten, die in der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 1981 enthalten sind, erfolgt nun eine Überprüfung der erneuten Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz. Die einzelnen Straßenabschnitte des damaligen Planfeststellungsbereiches sind jeweils gesondert zu betrachten. Die weiteren Kriterien der Überprüfung, sowie die Ermittlung möglicher zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen, sind in Abschnitt XII der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes geregelt.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1 Allgemeines

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 22.12.2004.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

Der Umfang der notwendigen Aufwendungen wird in einer Vereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage festgelegt.

Die in diesem Planfeststellungsabschnitt seinerzeit maßgebenden Grenzwerte sind auch bei dieser Überprüfung der Rechtsansprüche weiterhin maßgebend. Für die Dimensionierung von möglichen zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen wird dagegen die gemäß § 43 BImSchG erlassene „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“ verwendet.

Bei Überschreitung des zutreffenden Immissionsgrenzwertes am Tage kann eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen infrage kommen.

Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen wird von der planenden Behörde unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und in Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen. Dem aktiven (straßenseitigen) Lärmschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt.

2.2 Rechtliche Beurteilung

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wurden folgende Straßenabschnitte berücksichtigt:

1. B4 zwischen Lüner Kreisel und Erbstorfer Landstraße
2. B209 Artlenburger Landstraße mit Grüner Weg
3. L220 Erbstorfer Landstraße von Bau-km 1+660 bis Bau-km 2+198

Bei diesen Straßen ergeben sich zwischen den im Planfeststellungsverfahren angegebenen Verkehrsstärken und den aktuellen Verkehrsbelastungen folgende Unterschiede:

Straße	Verkehrsstärke Planfeststellung		Aktuelle ¹⁾ Verkehrsstärke		Emissionspegel Planfeststellung		Aktueller Emissionspegel		Differenz Tag/Nacht
	DTV	P _{T/N} (%)	DTV	P _{T/N} (%)	LmET	LmEN	LmET	LmEN	dB(A)
B4 Ostumgehung	15.000	20	37.941	14/10	69,4	62,0	72,3	65,8	2,9 / 3,8
Erbstorfer Landstraße Richt. Lüneburg	10.000	20/10	7.800	4,0	65,3	54,9	61,2	52,5	-4,1 / -2,4
Erbstorfer Landstraße Richt. Erbstorf	14.000	20/10	11.900	3,0	66,8	56,4	62,8	54,0	-4,0 / -2,4
B209 Artlenburger Landstraße	25.000	20	29.800	5,8	70,3	62,9	68,5	61,1	-1,8 / -1,8
Grüner Weg	4.415	10	7.300	5,0	58,8	51,5	59,9	52,5	1,1 / 1,0

1) Die in den Spalten „Aktuelle Verkehrswerte“ angegebenen Zahlen beziehen sich bei der B4 Ostumgehung auf eine Sonderzählung vom 02. – 08. 09. 2008. Für die anderen Straßenabschnitte wurden hier die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 verwendet.

Damit ergibt sich nur im Bereich der B4 im Abschnitt zwischen der B209 und der Erbstorfer Landstraße eine Erhöhung des Emissionspegels an den hier betroffenen Immissionsorten von > 3 dB(A). Diese Erhöhung der Emissionspegel hat an den betroffenen Immissionsorten eine Erhöhung des Beurteilungspegels in der gleichen Höhe zu Folge, da die Ausbreitungsberechnung hiervon nicht betroffen ist. An den Immissionsorten 2 bis 10, 12 bis 16 und 18 wird der hier maßgebende Nachtgrenzwert von 50 dB(A) überschritten. An den Immissionsorten 2, 8, 9, 15 und 16 wird zusätzlich der Tagesgrenzwert von 60 dB(A) überschritten. Somit

besteht an diesen Immissionsorten, an denen nun der Grenzwert überschritten wird, ein erneuter Anspruch auf Lärmschutz.

In den anderen Straßenabschnitten dieses Planfeststellungsbereiches ergibt sich keine Erhöhung von 3 dB(A). Im Bereich der Erbstorfer Landstraße und Artlenburger Landstraße ergibt sich eine Verringerung des Emissionspegels. Im Bereich Grüner Weg beträgt die Erhöhung nur maximal 1,1 dB(A). Somit ist im Bereich dieser Straßenabschnitte ein weitergehender Lärmschutz nicht möglich.

In der nachfolgenden Untersuchung werden somit nur die Immissionen von der B4 im Bereich Moorfeld näher betrachtet. Hier wird die „nicht vorhersehbare Lärmeinwirkung“ nach § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz geprüft.

Für den nunmehr neu zu untersuchenden Anspruch auf Lärmschutz ist das im Planfeststellungsverfahren (mit Planfeststellungsbeschluss vom 23.11.1981) verwendete Berechnungsverfahren (RLS-81) und die damals gültige Gebietseinstufung mit den damaligen Grenzwerten (Wohngebiet 60 / 50 dB(A)) zu verwenden. Untersucht werden dabei alle Objekte, die zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits mit einer schutzbedürftigen Nutzung vorhanden waren. Gebäude, die nach der Planfeststellung neu entstanden sind, oder bei denen eine Umnutzung erfolgte, werden in dieser Untersuchung nicht mit berücksichtigt. Potenziell anspruchsberechtigte Objekte, die sich im Bereich der Planfeststellung befinden, seinerzeit schon vorhanden waren, aber in der damaligen schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt wurden, haben grundsätzlich die selben Rechtsansprüche, sofern sich hier Grenzwertüberschreitungen nach dem seinerzeit verwendeten Berechnungsverfahren ergeben würden. Bei den schalltechnischen Berechnungen für die Ermittlung der Lärmschutzmaßnahmen, die auf der Basis der RLS 90 durchgeführt wird, werden diese Immissionsorte mit untersucht.

3. Technische Grundlagen

3.1 Berechnungsverfahren

In der schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung wurde das Berechnungsverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-81) verwendet. Die erneute Prüfung der „Anspruchsberechtigung dem Grunde nach“ erfolgt erneut mit dem Berechnungsverfahren der RLS-81. Hierbei wird für alle Objekte die seinerzeit verwendete Berechnungsgenauigkeit zugrunde gelegt.

Für die Ermittlung der Lärmschutzmaßnahmen wird dagegen das aktuelle Berechnungsverfahren der RLS-90 verwendet. Diese Berechnungen wurden unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms „SoundPLAN“ (Version 6.5) durchgeführt.

Erläuterung:

Die Schallemission (d. h. die Abstrahlung von Schall aus einer Schallquelle) des Verkehrs auf einer Straße oder einem Fahrstreifen wird als Emissionspegel $L_{m,E}$ gekennzeichnet. Der Emissionspegel ist der Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Achse des Verkehrsweges bei freier Schallausbreitung. Die Stärke der Schallemission wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche und der Gradienten berechnet. Ferner an Lichtsignalgeregelten Knotenpunkten um einen Zuschlag zur Berücksichtigung der zusätzlichen Störwirkung. Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) einschließlich der zugehörigen Lkw-Anteile zugrunde gelegt.

Die Schallimmission (d.h. das Einwirken von Schall auf einen Punkt, also auf den Immissionsort) wird durch den Mittelungspegel L_m gekennzeichnet. Er ergibt sich aus dem Emissionspegel unter zusätzlicher Berücksichtigung des Abstandes zwischen Immissions- und Emissionsort, dem Höhenunterschied zwischen der zu schützenden baulichen Anlage und der Straße, von Reflexionen und Abschirmungen. Der Einfluss von Straßennässe wird nicht berücksichtigt.

Die Mittelungspegel von Verkehrsgeräuschen werden getrennt für die Zeiträume „Tag“ und „Nacht“ berechnet:

$L_{r,T}$ für die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr und

$L_{r,N}$ für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die berechneten Mittelungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit berechneten Pegelwerten nicht ohne weiteres möglich.

Die untersuchten Immissionsorte (Gebäude, Hausseiten, Etagen) sind in dem Lageplan und den Berechnungsunterlagen durch Objekt-Nr. gekennzeichnet. Die Objektnummern 1 bis 18 entsprechen den in der Planfeststellung verwendeten Nummern. Die zusätzlich berechneten Gebäude beginnen mit der Immissionsortnummer 50 (IO 50).

Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen als Emissionspegel und als Beurteilungspegel zusammengestellt. Dabei ergibt sich folgende Gliederung:

Unterlage	11.2.1	Seite 1	Emissionspegel nach RLS-81 der Planfeststellung von 1981 und der Sonderzählung 2008
	11.2.1	Seite 2	Emissionspegel nach RLS-90 mit Prognoseverkehr 2015
	11.2.2.1		Beurteilungspegel nach RLS-81 mit Verkehrswerten 2000 und 2008 (rote Zahlen)
	11.2.2.2		Beurteilungspegel nach RLS-90 mit Prognoseverkehr 2015

3.2 Bemessungsverfahren

Zur Bemessung der aktiven und / oder passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie zur Durchführung der ggf. zu leistenden Entschädigungen für die Aufwendungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen und für den Ausgleich der Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches sind die am Ende des Erläuterungsberichtes unter „Fundstellen“ aufgeführten Vorschriften und Richtlinien maßgebend.

Die Bemessung erfolgt auf der Basis des nach heutigen Erkenntnissen ermittelbaren Prognoseverkehrs im Jahre 2015 und dem derzeit aktuellen Berechnungsverfahren der RLS-90. In diesem Bereich wird der Neubau der A 39 geplant. Unter der Voraussetzung, dass im Jahr 2015 mit dem Bau der A 39 begonnen wurde, wird hier der Prognosehorizont 2015 gewählt.

4. Straße, Verkehr und Bebauung

4.1 Straßenmerkmale, Topografie

Der vorliegende Streckenabschnitt der Ortsumgehung Lüneburg (B4) durchschneidet in seinem Verlauf den Ortsteil Lüne-Moorfeld. Die Bundesstraße liegt im lärmrelevanten Bereich teilweise in einer Einschnittslage. Bei Bau-km 1+400 beginnt beidseits der Trasse ein Erdwall, der mit zunehmender Einschnittstiefe in eine Stützwand übergeht. Der Erdwall steigt bis auf eine Höhe von 4,80m bzw. 5,0m über Gradiante an. Die Stützwand steigt in Richtung Erbstorfer Landstraße kontinuierlich an und wird über das vorhandene Geländeniveau hinaus geführt. Auf der Anliegerseite erfolgte eine Anböschung. Die Oberkante erreicht im Bereich der Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße das Niveau dieser Wand.

Schalltechnisch relevante Steigungen > 5% sind im Untersuchungsbereich nicht vorhanden.

Die Straßenoberfläche besteht zurzeit aus Asphaltbeton. In der Berechnung nach RLS-90 wurde für diese Straßenoberfläche der Korrekturwert $D_{STRO} = - 2 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt. In der Berechnung nach RLS-81 wurde der seinerzeit maßgebende Wert von $- 0,5 \text{ dB(A)}$ angesetzt.

Lichtsignalanlagen sind nicht vorhanden.

4.2 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten

Die schalltechnische Untersuchung aus dem Jahr 1981 basiert auf folgenden Prognose-Verkehrsstärken im seinerzeit maßgebenden Prognosejahr 2000.

DTV₂₀₀₀ 15.000 Kfz/24h Lkw-Anteil „p_{T/N}“ = 20%

Für die Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastung auf der B 4 wurde in der Zeit vom 02. – 08. September 2008 eine Sonderzählung in diesem Straßenabschnitt durchgeführt. Hierbei wurden folgende Werte ermittelt:

DTV₂₀₀₈ in Fahrtrichtung Nord 19.134 Kfz/24h Lkw-Anteil „p_{T/N}“ = 8,2%/14,0%

DTV₂₀₀₈ in Fahrtrichtung Süd 18.807 Kfz/24h Lkw-Anteil „p_{T/N}“ = 9,8%/14,2%

Mit diesen Werten wurde die „nicht vorhersehbare Lärmeinwirkung“ nach § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz geprüft.

Für die Ermittlung der erforderlichen zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen ist der Verkehr im hier maßgebenden Prognosejahr 2015 zu verwenden. Diese Werte wurden mittels aktueller Trendprognose nach Hoesch-Boesefeld hochgerechnet. Auf dieser Basis ergeben sich für die B4 im Prognosejahr folgende Verkehrswerte:

DTV₂₀₁₅ in Fahrtrichtung Nord 19.887 Kfz/24h Lkw-Anteil „p_{T/N}“ = 8,3%/14,2%

DTV₂₀₁₅ in Fahrtrichtung Süd 19.551 Kfz/24h Lkw-Anteil „p_{T/N}“ = 9,9%/14,4%

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw.

4.3. Bebauungen, Nutzungsarten

Die Bebauung und Gebietsnutzung zum Zeitpunkt der Planfeststellung bildet die Grundlage dieser Überprüfung.

Beidseitig der B4 liegt eine geschlossene Wohnbebauung die in der Planfeststellung als „Allgemeines Wohngebiet“ eingestuft wurde. Diese Gebietseinstufung ist auch weiterhin maßgebend.

5. Verkehrslärmimmissionen

5.1 Untersuchungsbereich - Berechnung nach RLS-81

Durch den DTV₂₀₀₈ von 37.941 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil Tag / Nacht von 9% / 14,1% ergibt sich für die B4 ein Emissionspegel von 72,27 dB(A) am Tag und 65,84 dB(A) in der Nacht. Der in der schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung angegebene Prognose-Emissionspegel für das Jahr 2000 von 69,36 dB(A) am Tag und 61,99 dB(A) in der Nacht wird um 2,91 dB(A) am Tag und 3,85 dB(A) in der Nacht überschritten (siehe Unterlage 11.2.1 Seite 1). Damit liegt hier eine spürbare Erhöhung von mindestens 3 dB(A) am Tag und in der Nacht vor. Die „nicht vorhersehbare Lärmeinwirkung“ nach § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz ist somit gegeben. Die Aufrundungsregelung der 16. BImSchV wurde dabei berücksichtigt.

Einen erneuten Anspruch auf Lärmschutz haben somit alle Objekte im Bereich der Baustrecke, bei denen der Nachtgrenzwert von 50 dB(A) oder der Taggrenzwert von 60 dB(A) überschritten wird. An den Immissionsorten 2 bis 10, 12 bis 16 und 18 wird der Nachtgrenzwert überschritten. An den Immissionsorten 2,8,9,15 und 16 wird zusätzlich der Tagesgrenzwert überschritten. Somit besteht an diesen Immissionsorten ein erneuter Anspruch auf Lärmschutz. (siehe auch Anlage 11.2.2.1)

5.2 Aktuelle Beurteilungspegel - Berechnung nach RLS-90

Für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen wird der aktuelle Prognoseverkehr im Jahr 2015 und das Berechnungsverfahren nach RLS-90 verwendet. Die Berechnung wurde mit dem aktuellen PC-Berechnungsprogramm SoundPLAN und einem dreidimensionalen digitalen Geländemodell durchgeführt. In diesem Modell sind alle derzeit vorhandenen Gebäude und auch die vorhandenen Lärmschutzanlagen berücksichtigt. Zusätzlich wurde als „aktive“ Lärmschutzmaßnahme ein offenporiger Fahrbahnbelag berücksichtigt. Die

Ergebnisse dieser Berechnungen sind in der Tabelle der Unterlage 11.2.2.2 dargestellt. In dem Lageplan der Unterlage 7 sind die Gebäudeseiten mit einer Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV (Wohngebiete 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht) mit einem roten Strich versehen.

6. Lärmschutzmaßnahmen

Die derzeit in diesem Bereich vorhandenen Lärmschutzwälle und Stützwände sind zur Einhaltung der Grenzwerte nicht ausreichend.

Für die Dimensionierung der zusätzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sind die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu berücksichtigen. Bei der Prüfung möglicher zusätzlicher Maßnahmen ist insbesondere der §41 (2) zu beachten, da der Nutzungszeitraum bis zum Bau der A 39 nur ca. 6 - 7 Jahre beträgt. Nach §41 (2) dürfen die Kosten der Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen mittels Lärmschutzwände scheiden auf Grund dieser Situation aus. Auch eine Erhöhung der Lärmschutzwälle, die eine Beseitigung des vorhandenen Bewuchses zur Folge hätte, scheidet hier aus.

Im vorliegenden Fall wurde als „aktive“ Lärmschutzmaßnahme lärmindernder Fahrbelag gewählt. Die Wirksamkeit derartiger offenporiger Fahrbeläge ist nach dem aktuellen Stand der Technik in diesem Nutzungszeitraum von 6 - 7 Jahren gewährleistet.

Durch den Einbau offenporiger Fahrbeläge (OPA) werden die Lärmemissionen um mindestens 3 dB(A) gemindert. Die anfängliche Lärmpegelminderung ist jedoch um weitere ca. 3 dB(A) höher und liegt bei mindestens 6 dB(A). Als Korrekturwert D_{Stro} nach der RLS-90 ist in der Berechnung der Wert von -5 dB(A) zu verwenden.

In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist ein offenporiger Asphalt auf der Fahrtrichtung Süd von Str.-km 2,800 bis 3,890 und auf der Fahrtrichtung Nord von Str.-km 3,900 bis 2,900 vorgesehen. Hierdurch werden im Bereich der

Freiflächen die Tagesgrenzwerte eingehalten. Leichte Überschreitungen der Tagesgrenzwerte von maximal 1,1 dB(A) verbleiben nur noch in den Obergeschossen. Für diese Tagwertüberschreitungen sowie für die Überschreitungen der Nachtgrenzwerte, sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

In der nachstehenden Liste „Zusammenstellung der Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen“ (Liste zu Nr. 6) sind die Gebäude aufgeführt, an denen Grenzwertüberschreitungen auftreten. Hier sind dem Grunde nach Maßnahmen erforderlich, um das vorhandene bewertete Schalldämmmaß der Umfassungsbauteile zu verbessern. Die Abwicklung der Maßnahmen richtet sich nach den am Ende des Erläuterungsberichtes unter „Fundstellen“ aufgeführten Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien.

Die dem Grunde nach erforderlichen Maßnahmen werden jedoch nur dann durchgeführt, wenn u. a.

- 1 die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und
- 2 das vorhandene bewertete Schalldämmmaß nicht ausreichend ist.

Grundsätzlich wird nach Nr. 13.4 der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -“ passiver Lärmschutz für Wohnraum nur gewährt, soweit der Immissionsgrenzwert am Tage überschritten ist. Für den Schutz von Schlafräum ist hingegen die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes in der Nacht maßgebend.

Die durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abzuschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und der Straßenbauverwaltung außerhalb des ergänzenden Planfeststellungsverfahrens geregelt.

7. Folgemaßnahmen

Folgemaßnahmen sind nicht erforderlich.

Fundstellen:

- „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen durch Luftverunreinigungen, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG)“ vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 22.12.2004 (veröffentlicht: Bundesgesetzblatt (BGBl) I 2004, S. 3704)
 - „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ vom 12.06.1990 (veröffentlicht: BGBl. 1990, S. 1036 ff)
 - „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-81), bekannt gegeben vom BMV im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/1981 vom 20.07.1981 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1981)
 - „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“, bekannt gegeben vom BMV mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1990 vom 10.04.1990 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1990, Heft 7, S. 258 ff) unter Berücksichtigung der Berichtigung Februar 1992, bekannt gegeben vom BMV mit ARS 17/1992 vom 18.03.1992 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1992, Heft 7, S. 208).
- Die RLS-90 sind zu beziehen bei der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Konrad-Adenauer-Straße 13, 50996 Köln
- „Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV)“ vom 04.02.1997 (veröffentlicht: BGBl 1997, Nr. 8, Seite 172 f)
 - „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -“, bekannt gegeben vom BMV mit ARS Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1997, Heft 12, S. 434 ff)