



Lärmschutz an der A 29 - Gemeinde Rastede - Antrag der CDU-Fraktion vom 23.01.2013

**Erläuterungen durch die
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Oldenburg -**

Veranlassung, Fragestellung, Prüfauftrag

Antrag der CDU-Fraktion im Rat der Gemeinde Rastede vom 23.01.2013:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu prüfen, ob und inwieweit die Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesautobahn (BAB) 29 im Gemeindegebiet Rastede ausreichend sind und an welchen Stellen die Nachrüstung von Lärmschutzwänden in Form einer Lärmsanierung erforderlich ist. Insbesondere sollen die Teilstücke zwischen dem Kreuz Oldenburg-Nord und der K143 - Butjadinger Straße, der Anschlussstelle Rastede und der K134 - Borbecker Weg sowie dem Meenheitsweg und der Anschlussstelle Hahn-Lehmden betrachtet werden.

Die Verwaltung wird bei erkennbarem Lärmschutzbedarf beauftragt, nachfolgend die identifizierten Lärmsanierungsbereiche an der BAB 29 entsprechend ihrer Dringlichkeit in einer Rangfolge aufzulisten und zu überprüfen, ob und in welchem Umfang Finanzmittel/Fördermittel für Lärmsanierungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Parallel dazu ist eine Antragstellung vorzubereiten sowie eine mögliche zeitliche Umsetzung darzustellen.

Lärmschutz an der A29

Übersicht:

- **Wer wir sind:**
**Nds. Straßenbau- und Verkehrsverwaltung,
Geschäftsbereich Oldenburg der NLStbV**
- **Allgemeines zum Lärmschutz an Straßen:**
 - Technische Erläuterungen
 - Rechtliche Rahmenbedingungen
- **Die A29 im Bereich Rastede:**
 - Bauhistorie
 - Geleisteter Lärmschutz
 - Beurteilung aus heutiger Sicht



13 Regionale Geschäftsbereiche

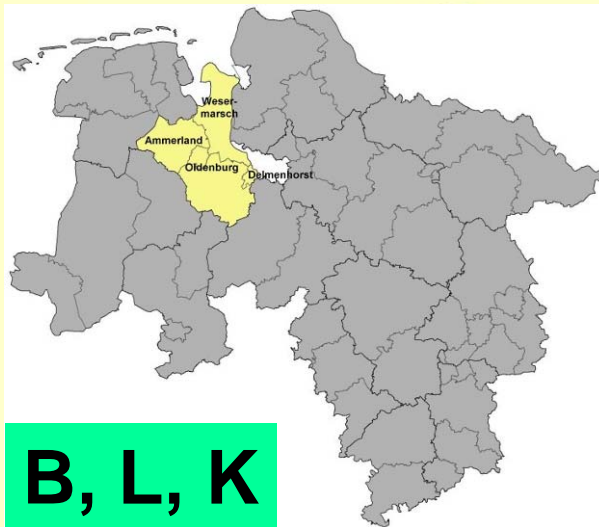


- Aurich
- **Oldenburg**
- Lingen
- Osnabrück
- Stade
- Lüneburg
- Verden
- Nienburg
- Hannover
- Hameln
- Wolfenbüttel
- Gandersheim
- Goslar

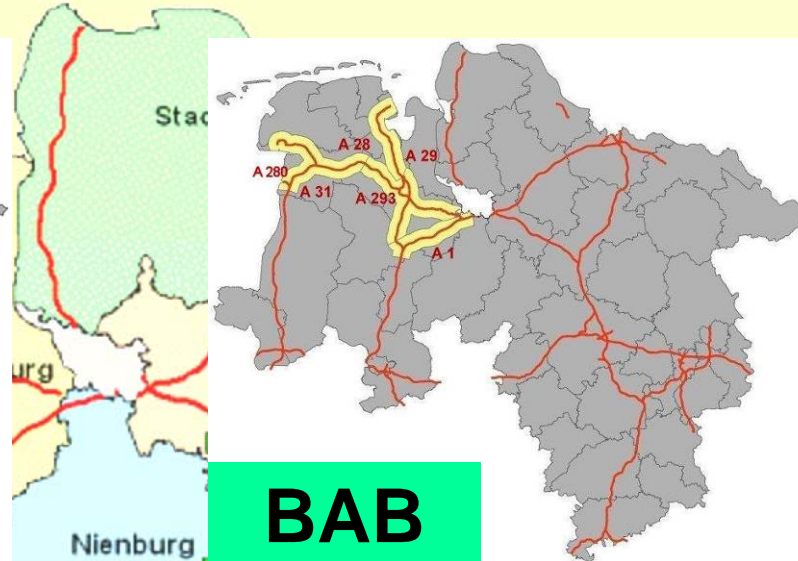
**Niedersächsische
Straßenbau- und
Verkehrsverwaltung**



Zuständigkeiten des GB Oldenburg



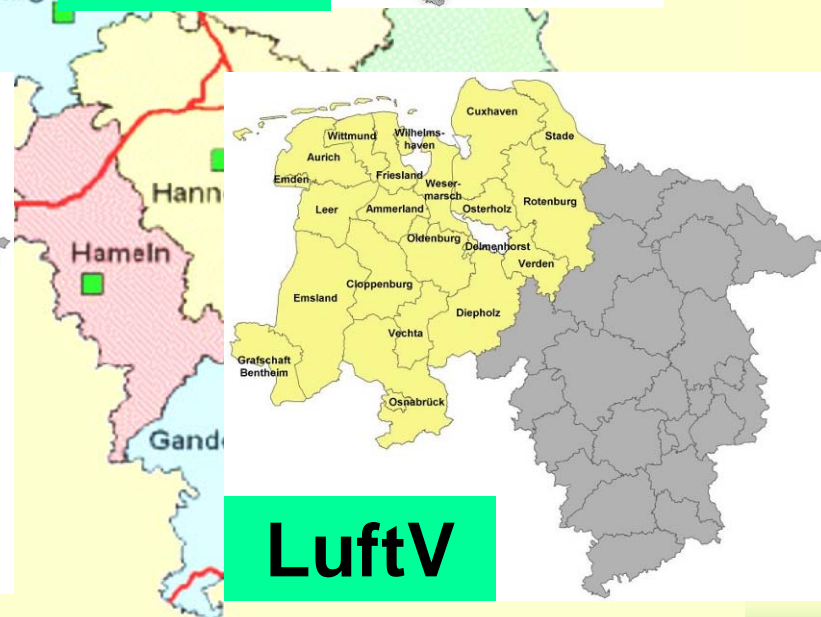
B, L, K



BAB



GVFG



LuftV



Straßenkarte GB Oldenburg

- 310 km Autobahnen
- 160 km Bundesstraßen
- 590 km Landesstraßen
- 760 km Kreisstraßen

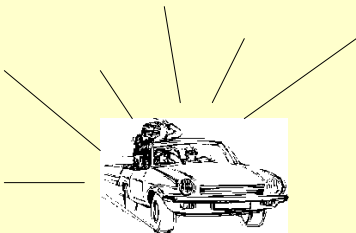
Insgesamt ca. 1.820 km, 9 **Autobahn**- und **Straßenmeistereien**



Lärmschutz an Straßen – Grundfragen

- Wie laut ist es? / Wie laut wird es werden?
- Werden Grenzwerte überschritten?
- Besteht ein Anspruch auf Lärmschutz?

Grundbegriffe



Emissionen:

Von einer örtlichen Quelle (Emissionsort) ausgehende Wirkung.



Immissionen:

Auf einen Standort (Immissionsort) einwirkende Umwelteinflüsse.



Lärmschutz an Straßen – Grundlagen

Lärmvorsorge:

Schutz vor unzumutbaren
Lärmeinwirkungen beim Neubau
oder bei der wesentlichen
Änderung von Verkehrswegen.

Lärmsanierung:

Schutz vor Lärmeinwirkungen
von bestehenden
Bundesfernstraßen

Mögliche Schutzmaßnahmen

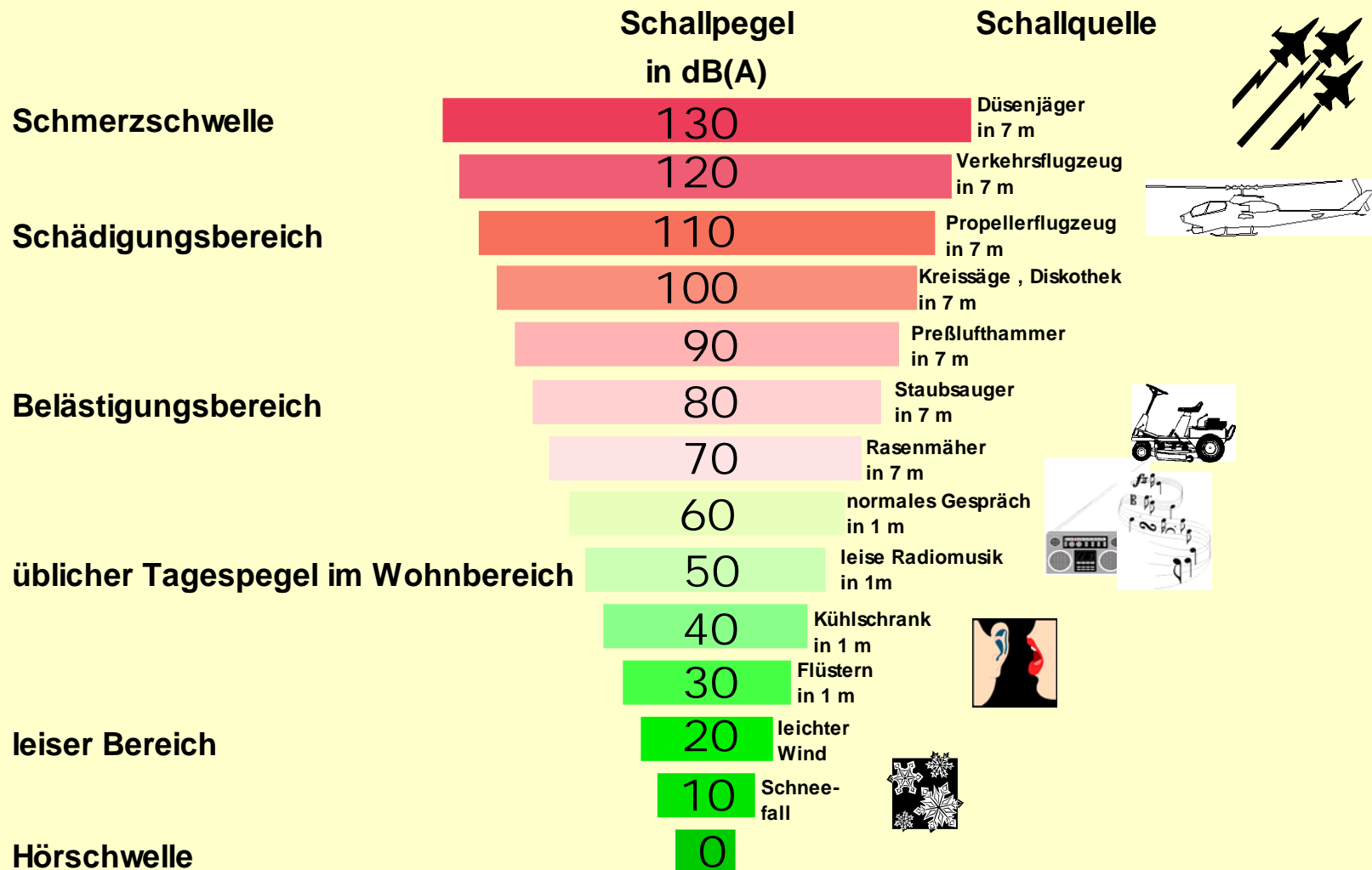
Aktiver Lärmschutz:

Maßnahmen zur Verminderung des
vom Emissionsort (Straße)
ausgehenden Lärms, d.h.
Maßnahmen am Verkehrsweg

Passiver Lärmschutz:

Maßnahmen zur Verminderung
einwirkenden Lärms,
d.h. Maßnahmen am zu
schützenden Objekt

Lärmschutz an Straßen – Grundlagen



Lärmschutz an Straßen – Grundlagen

Straßenverkehrslärm, Pegelrelationen:

- Verdoppelung des Verkehrs
→ Pegelzunahme um etwa 3 dB(A)
- Verzehnfachung des Verkehrs
→ Pegelzunahme um etwa 10 dB(A)
- Verdoppelung der Entfernung
→ Pegelabnahme um etwa 3 - 4 dB(A)
- Eine Pegelzunahme < 3 dB(A) wird nicht mehr wahrgenommen (sog. Wahrnehmungsschwelle)
- Eine Erhöhung des Schallpegels um 10 dB(A) bewirkt eine Verdoppelung der Lautstärke.

Lärmschutz an Straßen – Rechtliches

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

- § 41 Straßen und Schienenwege
- § 42 Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen
- § 43 Rechtsverordnung der Bundesregierung
- § 47a-f Lärminderungspläne
- § 50 Planung

Grundsätzlicher Anspruch auf
Lärmschutz damit erst seit 1974!

Verkehrslärmschutzverordnung

16. BImSchV vom 12.06.1990

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

- Ausgabe 1990 - **RLS-90** vom 14.04.1990



Verkehrslärmschutzverordnung

16. BImSchV vom 12.06.1990

Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1990, Teil 1	
Sechzehnte Verordnung Zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)	
Vom 12. Juni 1990	
Auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:	
§ 1 Anwendungsbereich	
(1) Die Verordnung gilt für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).	
(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn	
1. eine Straße um einen oder mehrer durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder	
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.	
Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.	
§ 2 Immissionsgrenzwerte	
(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:	
Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	
57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
Der Bundesrat hat zugestimmt.	
Bonn, den 12 Juni 1990	
Der Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl	
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)
49 Dezibel (A)	
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)
54 Dezibel (A)	
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)
59 Dezibel (A)	
(2) Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.	
(3) Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.	
§ 3 Berechnung des Beurteilungspegels	
Der Beurteilungspegel ist für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 zu dieser Verordnung zu berechnen. Der in Anlage 2 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag in Höhe von 5 Dezibel (A) gilt nicht für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden.	
§ 4 Berlin-Klausel	
Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 73 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.	
§ 5 Inkrafttreten	
Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.	

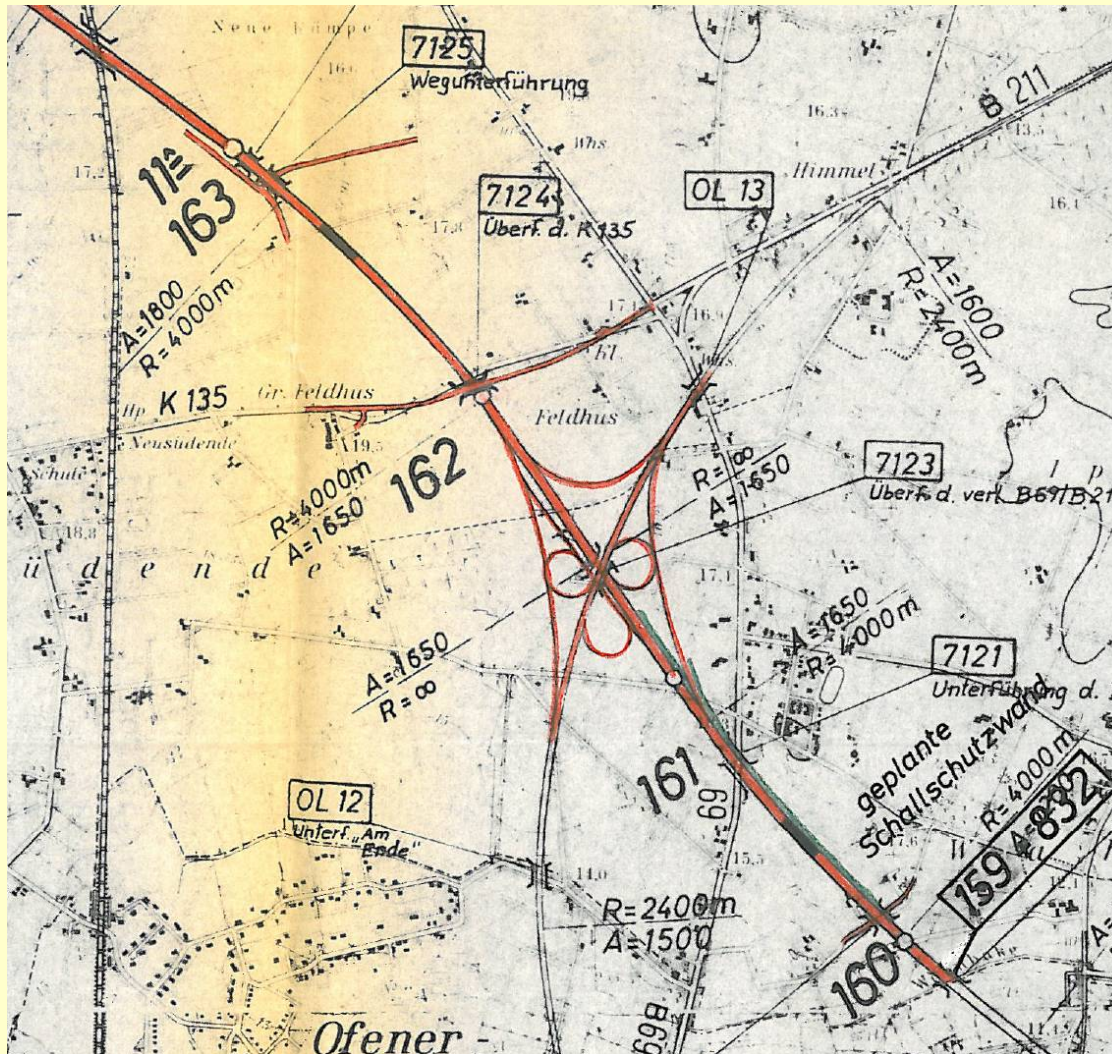
Art der zu schützenden Nutzung	Immissionsgrenzwerte	
	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr
Anlagen und Gebiete		
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Immissionsgrenzwerte (IGW) im Zeitraum von 1974 bis 1990:

- IGW waren zunächst nicht verbindlich geregelt
- Festlegung im Einzelfall über Planfeststellungsbeschlüsse
- Anpassung an fortlaufende Rechtsprechung
- Nacht-IGW für allgemeine Wohngebiete anfangs meist 55 dB(A)
→ seit 1990 bis heute: 49 dB(A)



A29 im Bereich Wahnbek



- **1978:** Planfeststellungs-Ergänzung für Lärmschutz
- IGW WA t/n = 65/55 dB(A)
- DTV = 16.200 Kfz/24h
- Lkw-Anteile t/n = 25/45 %
- ➔ Emissionspegel
 $L_{mE,t/n} = 75/70 \text{ dB(A)}$
- **Vergleichsrechnung heute** (Basis: SVZ 2010)
- DTV = 22.100 Kfz/24h
- Lkw-Ant. t/n = 11,7/24,0 %
- ➔ Emissionspegel
 $L_{mE,t/n} = 71,1/65,9 \text{ dB(A)}$
- ➔ mit JWP (Prognose)
 $L_{mE,t/n} = 71,7/67,4 \text{ dB(A)}$

A29 im Bereich Rastede



Lärmschutzwall und -wand westlich Rastede

- 1980: Planfeststellungs-Ergänzung für Lärmschutz
- IGW WA t/n = 65/55 dB(A)
- DTV = 15.500 Kfz/24h
- Lkw-Anteile t/n = 25/45 %
- ➔ Emissionspegel
 $L_{mE,t/n} = 75/70$ dB(A)
- Vergleichsrechnung heute
(Basis: SVZ 2010)
- DTV = 32.600 Kfz/24h
- Lkw-Ant. t/n = 6,4/11,9 %
- ➔ Emissionspegel
 $L_{mE,t/n} = 72,2/66,5$ dB(A)
- ➔ mit JWP (Prognose)
 $L_{mE,t/n} = 72,7/67,8$ dB(A)

Lärmvorsorge A29 Gem. Rastede, Fazit:

- **BAB-Neubau in den 70er-Jahren, Nachrüstung Lärmschutz bis Anfang der 80er-Jahre (aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen).**
- **Damalige Immissionsgrenzwerte bleiben rechtlich verbindlich, auch wenn die IGW später abgesenkt worden sind.**
- **Vergleich der damaligen Verkehrsprognose mit heutigen Zählwerten zeigt: DTV ist heute höher, aber Lkw-Anteile sind deutlich geringer.**
- **Emissionspegelberechnung mit aktuellen Verkehrswerten nach heutigen Vorschriften ergibt geringere Werte als damals berechnet. Das gilt auch mit zusätzlichem Schwerverkehr durch den JWP.**
- **Keine Ergänzung der Lärmvorsorgemaßnahmen!**

Ergänzende Betrachtung: Lärmsanierung

Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in dB(A)

Gebietskategorie	Tag (6.00 - 22.00 Uhr)	Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	70 67	60 57
Kern-, Dorf- und Mischge- biete	72 69	62 59
Gewerbegebiete	75 72	65 62

Vergleich mit seinerzeitig gültigen IGW – **65/55 dB(A)**

➔ Voraussetzung für Lärmsanierung ist nicht erfüllt!

Ausblick:

Auswirkungen der A20 auf die A29

- **Prognoseberechnungen für 2025 durchgeführt**
- **Bereich Wahnbeck (südlich AK OL-Nord)**
 - ➔ **keine Verkehrszunahme infolge A20**
- **Bereich Rastede (nördlich AK OL-Nord)**
 - ➔ **Verkehrszunahmen ca. 5.600 Kfz/24h infolge A20**

A29 Rastede – Vergleich Emissionspegel 1980 mit Emissionspegel 2025 unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme, des JWP und der A20:

- **1980: $L_{mE,t/n} = 75/70$ dB(A)**
- **2025: $L_{mE,t/n} = 74,9/69,6$ dB(A)**
- ➔ **Ggf. im Planfeststellungsverfahren A20 behandeln!**