

ABS Oldenburg – Wilhelmshaven

PFA 1

Strecke 1522: Bahn-km 0,841 – 9,722
(Bau-km 100,841 – 109,728)

Geräuschimmissionsprognose nach AVV Baulärm (baubedingte Schallimmission)

1. Quartal 2024

**Kalenderwochen 1 bis 13
vom 03.01.2024 bis 29.03.2024**

Strecke 1522: Bau-km 102,790 – 103,930
Strecke 1520: Bau-km 100,670 – 101,510
und BE-Flächen

Im Auftrag der:

DB Netz AG
Infrastrukturprojekte Nord (I.NI-N-O-S)
Lindemannallee 3
30173 Hannover

Gutachter:

A.I.T. GmbH
Ingenieure im Bauwesen
Esterfelder Straße 17
97222 Rimpf
Tel. 09365 / 8090-0



Änderungshistorie

Index	Datum	Bearbeiter(in)	Beschreibung
	21.12.2023	Kaiser/Krenz	Ursprungsfassung

Geräuschimmissionsprognose nach AVV Baulärm

1. Quartal 2024

Kalenderwochen 1 bis 13

vom 03.01.2024 bis 29.03.2024


ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1

Strecke 1522: Bau-km 102,790 bis 103,930

Strecke 1520: Bau-km 100,670 bis 101,510
und BE-Flächen

Bundesland:	Niedersachsen
Stadt/Gemeinde:	Oldenburg, Rastede (Lkr. Ammerland)
Bearbeitungsstand:	12/2023
Bearbeiter:	Kaiser, Krenz
Telefon:	09365 / 80 90 - 24
Fax:	09365 / 80 90 - 90
E-Mail:	kaiser@ait-ingenieure.de
Datum der Abgabe:	21.12.2023

geprüft:



bearbeitet:



Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	5
2. Rechtliche Grundlagen	6
2.1. Bundes-Immissionsschutzgesetz	6
2.2. AVV Baulärm	6
2.2.1. Immissionsrichtwerte	7
2.2.2. Spitzenpegelkriterium	7
2.2.3. Zeitkorrektur	8
2.2.4. Flächennutzung	8
3. Emissionsberechnung	9
3.1. Arbeitsablauf	9
3.2. Emissionen der Bauarbeiten	11
3.3. Schallquellenmodellierung	12
3.4. Worst-Case-Betrachtung	13
4. Immissionsberechnung	14
5. Maßnahmen zur Minderung des Baulärms	15
5.1. Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle	15
5.2. Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren	17
5.3. Beschränkungen der Betriebszeit	17
6. Prognoseungenauigkeit	18
7. Bewertung	18
8. Bearbeitungsgrundlagen	19
9. Anlagen	20

1. Aufgabenstellung

Im Zuge der Baumaßnahmen im PFA 1 der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven sind im 1. Quartal 2024 im Zeitraum vom 03.01.2024 bis 29.03.2024 Bauarbeiten im südlichen Teil des Planfeststellungsabschnitts vorgesehen. Die Arbeiten finden im Bereich der Eisenbahnüberführung Alexanderstraße zwischen Bau-km 102,790 und 103,930 und an der Strecke 1520 (Bauphase 7) zwischen Bau-km 100,670 und 101,510 auf der bahnrechten und -linken Seite statt. Die Arbeiten im Bereich der EÜ Alexanderstraße werden an insgesamt 71 Arbeitstagen ausschließlich von Montag bis Freitag im Tagzeitraum durchgeführt. Die Bautätigkeiten an der Strecke 1520 finden von Montag bis Sonntag (KW 10 nur bis Freitag) im Tag- und Nachtzeitraum statt. Hiervon sind die Kalenderwochen 6 bis 10 betroffen.

An der EÜ Alexanderstraße sind u.a. folgende Bautätigkeiten geplant: Überbau (Kapfen), Erstellen der Lärmschutzwände, Herstellung der Fahrbahnplatte, Erd- und Gleisbauarbeiten sowie Oberleitungsarbeiten.

An der Strecke 1520 sind u.a. folgende Bautätigkeiten geplant: Entwässerungsarbeiten, Erstellen der Lärmschutzwände, Erd- und Gleisbauarbeiten, Böschungsvernagelung, Einbau der Böschungstreppen sowie Oberleitungs- und Kabelarbeiten.

Es handelt sich um gleisnahe Maßnahmen, bei denen konventionelle Baumaschinen zum Einsatz kommen. Als Arbeitsschutzmaßnahmen kommt im Bereich der EÜ Alexanderstraße für die gesamte Arbeitsdauer eine manuelle Rottenwarnanlage zum Einsatz. Im Abzweigbereich der Strecke 1520 kommt in KW 6 und 7 eine stationäre Rottenwarnanlage, bestehend aus einem Signalgeber, zum Einsatz.

Der Umfang der Belästigungen im Sinne von Richtwertüberschreitungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) durch die hierfür erforderlichen Arbeiten, soll im Rahmen dieser Prognose geprüft werden.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1. Bundes-Immissionsschutzgesetz

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) liefert die rechtliche Grundlage für die Beurteilung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Baulärm.

Die Baustelle selbst und die betriebenen Maschinen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne d. § 3 Abs. 5 Nr. 2 bzw. Nr. 3 BImSchG.

§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 BImSchG fordert vom Betreiber solcher Baustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden, um die Nachbarschaft vor Belästigungen zu schützen.

Mit der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) wurde die europäische Richtlinie 2000/14/EG in deutsches Recht umgesetzt. Sie ist die Mindestvoraussetzung für die Einhaltung des Standes der Technik. Sie gilt für unterschiedliche Geräte- und Maschinenarten. Diese reichen von Baumaschinen, wie etwa Betonmischer und Hydraulikhämmer, über Bau- und Reinigungsfahrzeuge, darunter Transportbetonmischer und Kehrmaschinen, bis hin zu Landschafts- und Gartengeräten, wie Kettensägen, Laubbläsern und Rasenmähern. Hersteller müssen auf diesen Produkten den maximalen Schallleistungspegel durch eine Kennzeichnung angeben.

2.2. AVV Baulärm

Baustellen sind nach § 3 Abs. 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen einzustufen. Deshalb werden schädliche Umwelteinwirkungen, welche durch den Betrieb einer Baustelle entstehen, nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen vom 19. August 1970 beurteilt. Die Beurteilung nach TA Lärm findet hier keine Anwendung, da diese Vorschrift die Beurteilung von Baustellen ausschließt.

Als Baustellen sind alle Bereiche definiert, auf denen gewerblich dienende Baumaschinen zur Durchführung von Bauarbeiten zum Einsatz kommen, oder die Baumaschinen im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen Verwendung finden. Auch die Plätze auf denen Baumaschinen zur Herstellung von Bauteilen und zur Aufbereitung von Baumaterial zum Einsatz kommen, sind als Baustelle im Sinne der AVV Baulärm definiert. Öffentliche Verkehrswege, auf denen Baumaterialien transportiert werden, zählen nicht dazu.

2.2.1. Immissionsrichtwerte

Die angegebenen Immissionsrichtwerte sind Anforderungswerte für den Beurteilungspegel. Der Immissionsort befindet sich 0,5 m vor dem geöffneten Fenster des vom Baulärm am stärksten betroffenen Raumes (siehe AVV Baulärm Nr.: 6.3.1). Folgende Immissionsrichtwerte sind in der Richtlinie festgesetzt:

Tabelle 1: Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm

	Richtwert Tag	Richtwert Nacht
Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind	70 dB(A)	70 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind	65 dB(A)	50 dB(A)
Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind	60 dB(A)	45 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind	55 dB(A)	40 dB(A)
Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind	50 dB(A)	35 dB(A)
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45 dB(A)	30 dB(A)

2.2.2. Spitzenpegelkriterium

Überschreitet der Beurteilungspegel den Richtwert müssen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms getroffen werden. Zusätzlich stellt die AVV Baulärm für den Nachtzeitraum gesonderte Anforderungen bezüglich des Spitzenpegels (Nr. 3.1.3 AVV Baulärm). Demzufolge gilt der Richtwert im Nachtzeitraum auch als überschritten, wenn einzelne Geräuschspitzen am Immissionsort den vorgegebenen Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschreiten. Die in der schalltechnischen Untersuchung prognostizierten Spitzenpegel sind in den Pegeltabellen der Anlage 3 als Maximalpegel (N,max) dargestellt. Für den Tagzeitraum stellt die AVV Baulärm keine Anforderungen bezüglich des Spitzenpegelkriteriums (Nr. 3.1.3 AVV Baulärm).

Da im 1. Quartal 2024 in den Kalenderwochen 6-10 im Nachtzeitraum gebaut wird, gilt das Spitzenpegelkriterium auch nur hier.

2.2.3. Zeitkorrektur

Ist eine Geräuschquelle nicht im gesamten Beurteilungszeitraum in Betrieb, erfolgt zur Ermittlung des Beurteilungspegels ein Abschlag für die Zeitkorrektur gemäß Tabelle 2 vom Wirkpegel:

Tabelle 2: Zeitkorrekturen nach AVV Baulärm

Durchschnittliche tägliche Betriebsdauer		Zeitkorrektur in dB(A)
Tagzeit 7.00 bis 20.00 Uhr	Nachtzeit 20.00 bis 7.00 Uhr	
bis 2,5 Stunden	bis 2 Stunden	-10
über 2,5 Stunden bis 8 Stunden	über 2 Stunden bis 6 Stunden	-5
über 8 Stunden	über 6 Stunden	0

2.2.4. Flächennutzung

Für die Zuordnung zu den in Kapitel 2.2.1 genannten Gebieten gelten gemäß AVV Baulärm (Nr. 3.2) folgende Grundsätze:

- Sind im Bebauungsplan Baugebiete festgesetzt, die den in Kapitel 2.2.1 aufgeführten Gebieten entsprechen, so ist vom Bebauungsplan auszugehen.
- Weicht die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung ab, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebietes auszugehen.
- Für Bereiche ohne rechtsverbindliche Bebauungspläne wird gemäß AVV Baulärm die tatsächliche bauliche Nutzung, in Verbindung mit den Erkenntnissen aus der Begehung vor Ort, zugrunde gelegt.

Nach den Einstufungen der gültigen Baunutzungsverordnung (B.-Pläne und FNP) entsprechen die oben aufgeführten Gebiete folgenden Nutzungen:

Tabelle 3: Einstufung der Gebietsnutzung

	Gebiets-kategorie	Richtwert Tag	Richtwert Nacht
Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind	WR	50 dB(A)	35 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind	WA	55 dB(A)	40 dB(A)
Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind	MI	60 dB(A)	45 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind	GE	65 dB(A)	50 dB(A)
Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind	GI	70 dB(A)	70 dB(A)

Entlang der Strecken 1520 und 1522 existiert überwiegend die Gebietsnutzung „allgemeines Wohngebiet“.

3. Emissionsberechnung

3.1. Arbeitsablauf

Die Bautätigkeiten des 1. Quartals 2024 finden an der Strecke 1522 im Umfeld der Hauptgleise zwischen Bau-km 102,790 und 103,930 statt und gliedern sich wie folgt:

EÜ Alexanderstraße:

- Überbau (Kappen)
- Erstellen der Lärmschutzwände
- Herstellung der Fahrbahnplatte
- Erd- und Gleisbauarbeiten
- Oberleitungsarbeiten.

Die Bautätigkeiten an der Strecke 1520 finden im Umfeld des Hauptgleises zwischen Bau-km 100,670 und 101,510 statt und gliedern sich wie folgt:

Strecke 1520:

- Entwässerungsarbeiten
- Erstellen der Lärmschutzwände
- Erd- und Gleisbauarbeiten
- Böschungsvernagelung
- Einbau der Böschungstreppen
- Oberleitungs- und Kabelarbeiten.

Konventionelle Bautätigkeiten

Es finden über den gesamten Baubereich zahlreiche Baumaßnahmen zu den oben genannten Tätigkeiten statt. Hauptsächlich kommen Zweiwege- und Mobilbagger, Lastkraft- und Schwerkleinwagen, Hebezeuge, Walzen, Bohrgeräte, Rammen, Betonmischer und -pumpen, Kleingeräte sowie zwei Turmdrehkrane auf den BE-Flächen 1.23 und 1.26 zum Einsatz.

Mobile manuelle und stationäre Rottenwarnanlage

Zum Schutz der Arbeiter wird für Arbeiten an der EÜ Alexanderstraße eine mobile manuelle Rottenwarnanlage (ZÖLLNER Signal GmbH, Typ Autoprowa) betrieben. Die schalltechnisch relevanten ein bis zwei Signalgeber werden durch Sicherheitsposten betrieben und kommen nur in den Bereichen, in denen tatsächlich gebaut wird, zum Einsatz.

Zwischen dem 09.02.2024 und 16.02.2024 (KW 6 und 7) wird eine stationäre Rottenwarnanlage am Abzweig der Strecke 1520 bei Bau-km 101,000 betrieben. Sie besteht aus einem Signalgeber.

BE-Flächen

Zur Realisierung der Maßnahmen an der EÜ Alexanderstraße und an der Strecke 1520 werden im Tagzeitraum 17 Baustelleneinrichtungsflächen betrieben. Während der Bautätigkeiten im Nachtzeitraum in den Kalenderwochen 6-10 werden nur die nahe gelegenen vier BE-Flächen an der Strecke 1520 genutzt.

Die in der jeweiligen Berechnung enthaltenen Flächen sind in Anlage 2 dargestellt.

Das 1. Quartal 2024 gliedert sich in folgende 13 Prognosezeiträume:

Tabelle 4: Übersicht Arbeitszeitraum

KW	Zeitraum (nur Mo-Sa)	Arbeitstage		Arbeitszeit pro Tag*	Arbeitsdauer*		Schallquellen
		Tag- zeit- raum	Nacht- zeit- raum		Tag- zeit- raum	Nacht- zeit- raum	
1	03.01.2024 - 05.01.2024	3	-	7 - 20 Uhr	13	-	s. Anlagen 1.1 und 4
2	08.01.2024 - 12.01.2024	5	-	7 - 20 Uhr	13	-	s. Anlagen 1.1 und 4
3	15.01.2024 - 19.01.2024	5	-	7 - 20 Uhr	13	-	s. Anlagen 1.1 und 4
4	22.01.2024 - 26.01.2024	5	-	7 - 20 Uhr	13	-	s. Anlagen 1.1 und 4
5	29.01.2024 - 02.02.2024	5	-	7 - 20 Uhr	13	-	s. Anlagen 1.1 und 4
6	05.02.2024 - 11.02.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
7	12.02.2024 - 18.02.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
8	19.02.2024 - 25.02.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
9	26.02.2024 - 03.03.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
10	04.03.2024 - 08.03.2024	5	5	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
11	11.03.2024 - 15.03.2024	5	-	7 - 20 Uhr	13	-	s. Anlagen 1.1 und 4
12	18.03.2024 - 22.03.2024	5	-	7 - 20 Uhr	13	-	s. Anlagen 1.1 und 4
13	25.03.2024 - 29.03.2024	5	-	7 - 20 Uhr	13	-	s. Anlagen 1.1 und 4

* Maximale Zeitspanne/Arbeitsdauer der Arbeiten. Tatsächlich werden in einem Tag- oder Nachtzeitraum maximal die für diesen Zeitraum angegebenen Stunden gearbeitet (s. Anlage 1.2).

Es wird an der EÜ Alexanderstraße ausschließlich von Montag bis Freitag im Tagzeitraum gebaut. Hieraus resultieren fünf Arbeitstage je Kalenderwoche (s. Tabelle 4). Die Arbeiten an der Strecke 1520 in den Kalenderwochen 6-10 werden von Montag bis Sonntag (KW 10 nur bis Freitag) im Tag- und Nachtzeitraum durchgeführt.

Die Lage der Arbeitsbereiche in den Prognosezeiträumen ist der Anlage 2 (Übersichtspläne) zu entnehmen.

3.2. Emissionen der Bauarbeiten

Die Ermittlung des Emissionsansatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Angaben und den zur Verfügung gestellten Unterlagen der Vorhabenträgerin und der durchführenden Firma ARGE PFA 1 Oldenburg-Rastede.

Da in einer Woche viele unterschiedliche Bautätigkeiten an der gleichen Stelle durchgeführt werden, wird gesondert für jeden dieser Bereiche die lauteste Tätigkeit ermittelt. Hierzu wird im ersten Schritt für jede Bautätigkeit ein Emissionsansatz erstellt (Anlage 1.2). Anschließend wird für jeden Bau-km-Bereich die lauteste Tätigkeit ausgewählt.

Die für die Berechnung herangezogenen lautesten Tätigkeiten sind in der Anlage 1.1 (Übersicht der Schallquellen mit der höchsten Emission) erfasst.

Die Emissionsansätze gelten für die durchschnittliche Betriebsdauer der Baumaschinen innerhalb eines Tag- und Nachtzeitraums. Zeitkorrekturen nach AVV Baulärm werden entsprechend der zu erwartenden Maschinenlaufzeiten berücksichtigt (siehe Kapitel 2.2.3).

Konventionelle Bautätigkeiten

Für die im 1. Quartal 2024 konventionell durchgeführten Bautätigkeiten werden die Baumaschinen aus Anlage 1.2 zugrunde gelegt.

Mobile manuelle und stationäre Rottenwarnanlage

Entsprechend der Allgemeinverfügung „Verwendung von Warnsignalgebern mit automatischer Pegelanpassung (APA) auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes und im Bereich der Eisenbahnen des Bundes“ des Eisenbahn-Bundesamts vom 11.04.2016 kommen Warnsignalgeber mit automatischer Pegelanpassung vom Typ Autoprowa der Firma ZÖLLNER Signal GmbH zum Einsatz. Diese müssen mindestens 3 dB(A) lauter als der Störschall auf der Baustelle sein und stellen deshalb den maßgeblichen Emittenten dar. Die untere Grenze beträgt 97 dB(A), der Maximalpegel ist 126 dB(A) in einem Meter Abstand. Hieraus resultiert ein Schallleistungspegel von 134 dB(A) je Signalgeber. Da der Störschall der Baustelle nicht zu bestimmen ist, kommt im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung in dieser Prognose der Maximalpegel von 134 dB(A) je Signalgeber zum Einsatz.

Die Emissionen der mobilen manuellen Rottenwarnanlage ergeben sich aus den Emissionen der einzelnen Warnsignalgeber. Es werden durch Sicherungsposten maximal zwei Signalgeber mit einem Anlagenschallleistungspegel von jeweils 129 dB(A) (134 dB(A) + 5 dB(A) Lästigkeitszuschlag – 10 dB(A) Zeitkorrektur) im direkten Umfeld der Baumaßnahme betrieben. Unter der Annahme, dass diese maximal 30 m entfernt

voneinander stehen, resultiert hieraus ein längenbezogener Schallleistungspegel von 114,2 dB(A) je Meter im Tagzeitraum.

Der Signalgeber der stationären Rottenwarnanlage an der Strecke 1520 wird mit 129 dB(A) (s. oben) im Tag- und Nachtzeitraum der Kalenderwochen 6 und 7 angesetzt.

BE-Flächen

Für die Schallleistung der 17 BE-Flächen wird auf den flächenbezogenen Schallleistungspegel für Industriegebiete gemäß DIN 18005:2023-07 von 65 dB(A) für den Betrieb der Flächen zurückgegriffen.

3.3. Schallquellenmodellierung

Die schalltechnischen Berechnungen werden nach DIN ISO 9613-2 mit der Software SoundPLANnoise 9.0 der SoundPLAN GmbH durchgeführt. Das entsprechende 3D-Rechenmodell basiert auf dem Modell aus der Untersuchung zur Lärmvorsorge (Betriebslärm).

Konventionelle Bautätigkeiten

Für fortlaufende Tätigkeiten, wie z. B. die LSW-Gründung der Rammrohre, wird zunächst der gesamte Baubereich in Bau-km-Bereiche der lautesten Bautätigkeiten aufgeteilt. In diesen Bereichen kommen nun die Maschinenansätze (Anlage 1.2) zum Einsatz, indem Linienschallquellen auf der entsprechenden Bahnseite des Gleises erstellt werden. Die Linienschallquellen befinden sich in 1,7 m Höhe über SOK.

So wird beispielsweise in der Kalenderwoche 7 im Tagzeitraum die LSW-Gründung der Rammrohre von Bau-km 101,200 bis 101,480 an der Strecke 1520 durchgeführt. Der Bereich wird jedoch in fünf Linienschallquellen aufgeteilt, da an manchen Stellen lautere Tätigkeiten, wie z. B. die Arbeiten an den Torsionsbalken (s. Anlage 1.1) existieren.

Die zwei stationären Turmdrehkrane werden auf den BE-Flächen 1.23 und 1.26 mit einer Höhe von 5,0 m über Gelände modelliert.

Für stationäre Tätigkeiten, wie z. B. der Einbau der Böschungstreppen, werden Punktschallquellen an der entsprechenden Stelle generiert. Die Punktschallquellen befinden sich in 1,7 m Höhe über SOK.

Mobile manuelle und stationäre Rottenwarnanlage

Die mobile manuelle Rottenwarnanlage besteht aus einem bis zwei Warnsignalgebern mit einem Abstand von max. 30 m. Sie wird nur im tatsächlichen Baubereich betrieben und als Linienschallquelle in einer Höhe von 1,7 m über Grund modelliert.

Der stationäre Signalgeber am Abzweig der Strecke 1520 wird als Punktschallquelle in einer Höhe von 1,0 m über Grund modelliert.

BE-Flächen

Die BE-Flächen werden als Flächenschallquellen mit einer Höhe von 1,7 m über Grund modelliert.

3.4. Worst-Case-Betrachtung

Bei einer Vielzahl der Arbeiten im 1. Quartal 2024, aber auch beim maßgeblichen Schall-emittenten, der Rottenwarnanlage, handelt es sich um nicht stationäre Tätigkeiten. Je nach Bautätigkeit und Arbeitsfortschritt werden Baugeräte und -maschinen umgesetzt und stehen daher nicht stationär an einer Stelle. Eine fachlich korrekte Darstellung der tagesgenauen Auswirkungen dieser Wanderbaustellen **über den gesamten Bearbeitungsbereich** ist EDV-technisch automatisiert nicht realisierbar.

Daher wird im Zuge einer Worst-Case-Betrachtung der längenbezogene Schallleistungspegel des lautesten Baufortschritts eines Tagzeitraums (z. B. LSW Gründung Rammrohre 95,7 dB(A)/m im Tagzeitraum, KW 7) auf den gesamten Arbeitsbereich in dieser Kalenderwoche (s. Anlage 1.1) angesetzt. Hieraus resultieren an baustellennahen Immissionsorten realistische Beurteilungspegel, wohingegen an weiter entfernten Immissionsorten die Beurteilungspegel überschätzt werden.

Im Hinblick auf die Berechnung zur sicheren Seite ist dieses Vorgehen aus methodischer Sicht zu favorisieren. Die Verteilung der anlagenbezogenen Schallleistung, z. B. LSW Gründung Rammrohre mit 117,3 dB(A) im Tagzeitraum (s. Anlage 1.2) auf die gesamte Baulänge des 1. Quartals 2024 würde hingegen zu einer deutlichen Unterschätzung der baustellennahen Beurteilungspegel führen.

Die Wahl der lautesten Bautätigkeit in einem Bau-km-Bereich führt weiter zu einer Überschätzung der Beurteilungspegel, da im Prognosemodell davon ausgegangen wird, dass an jeder Stelle zeitgleich die lauteste Tätigkeit ausgeführt wird. Auch können Arbeiten innerhalb einer Kalenderwoche an unterschiedlichen Tagen stattfinden. D.h. es finden im Modell mehrere Tätigkeiten parallel statt, die in der Realität aber auf verschiedene Tage aufgeteilt sind.

Bei der Rottenwarnanlage wird die maximale Emission der Signalhörner angesetzt. Bei leiseren Bautätigkeiten wird die Warneinrichtung in der Realität jedoch leiser betrieben.

Hieraus resultieren an baustellennahen Immissionsorten realistische Beurteilungspegel, wohingegen an weiter entfernten Immissionsorten die Beurteilungspegel überschätzt werden.

Die modellierten Schallquellen sind der Anlage 1.1 bzw. 4 und den Übersichtsplänen in Anlage 2 zu entnehmen.

4. Immissionsberechnung

Die Immissionsberechnungen erfolgen immer für den ungünstigsten Fall, d. h. es wird davon ausgegangen, dass alle angesetzten Maschinen zeitgleich (mit entsprechenden Einwirkzeiten) im Einsatz sind. Dies ist aber in der Realität nicht immer zwingend der Fall.

Während den Arbeiten ist unter Berücksichtigung der zugrundeliegenden Berechnungsmethode an allen 71 Tagen und 33 Nächten (KW 6-10) mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Tag- und Nachtzeitraum zu rechnen (s. Anlagen 2 und 3).

Tabelle 5: Übersicht Schallimmission

KW	Zeitraum	Objekte mit Beurt.pegel		Maßgeblicher Immissionsort			
		≥ 70 dB(A)	≥ 60 dB(A)	Objekt	Beurteilungspegel in dB(A)		
		Tag	Nacht		Tag	Nacht	Nacht, max
1	03.01.2024 - 05.01.2024	2.494	-	Alexanderstraße 271	101	-	-
				Stationsweg 28	101	-	-
2	08.01.2024 - 12.01.2024	3.104	-	Stationsweg 22	101	-	-
3	15.01.2024 - 19.01.2024	2.909	-	Streekenweg 17	100	-	-
4	22.01.2024 - 26.01.2024	1.841	-	Alexanderstraße 261A	99	-	-
5	29.01.2024 - 02.02.2024	3.246	-	Stationsweg 28	100	-	-
6	05.02.2024 - 11.02.2024	3.857	2.157	Brüderstraße 4	104	103	109
7	12.02.2024 - 18.02.2024	3.613	1.668	Auguststraße 80-1	81	81	102
				Kastanienallee 4	92	93	96
				Stationsweg 28	99	49	50
8	19.02.2024 - 25.02.2024	3.607	1.772	Auguststraße 80-1	82	83	102
				Brüderstraße 4	92	93	99
				Stationsweg 28	99	50	50
9	26.02.2024 - 03.03.2024	3.443	1.140	Auguststraße 78	87	87	101
				Auguststraße 80-1	82	83	102
				Streekenweg 17	100	45	47
10	04.03.2024 - 08.03.2024	2.496	705	Auguststraße 74	89	86	98
				Auguststraße 80-1	84	83	102
				Stationsweg 28	99	46	50
11	11.03.2024 - 15.03.2024	2.637	-	Alexanderstraße 261A	102	-	-
12	18.03.2024 - 22.03.2024	1.499	-	Bahnweg 27A	100	-	-
13	25.03.2024 - 29.03.2024	94	-	Bahnweg 42	91	-	-

Je Kalenderwoche (KW 1 bis KW 13) treten zwischen dem 03.01.2024 und dem 29.03.2024 Beurteilungspegel von 91 bis 104 dB(A) im Tagzeitraum bzw. von 86 bis

103 dB(A) im Nachtzeitraum (KW 6-10) an den Immissionsorten in Tabelle 5 auf. Bei der Berechnung des Spitzenpegelkriteriums (Maximalpegel) im Nachtzeitraum werden die entsprechenden zulässigen Werte ebenfalls überschritten.

Insgesamt werden im 1. Quartal 2024 Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) im Tagzeitraum je nach Kalenderwoche an **94 bis 3.857 Gebäuden** bzw. von mindestens 60 dB(A) im Nachtzeitraum in den oben genannten Kalenderwochen an **705 bis 2.157 Gebäuden** erreicht (s. Tabelle 5).

5. Maßnahmen zur Minderung des Baulärms

Maßnahmen zur Minderung der Geräusche sollen nach Nummer 4 der AVV Baulärm angeordnet werden, wenn der Beurteilungspegel des von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusches den Immissionsrichtwert überschreitet. Die Untersuchung zeigt auf, dass durch die Bauarbeiten erhebliche Immissionen zu erwarten sind. Wie die **Berechnungsergebnisse** in Anlage 3 (Pegelliste) zeigen, können die Richtwerte der AVV Baulärm im Tag- und Nachtzeitraum nicht eingehalten werden.

Folgende Maßnahmen kommen zur Minderung des Baulärms in Betracht: (Nr. 4.1 der AVV Baulärm):

- Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle
- Maßnahmen an den Baumaschinen
- Verwendung geräuscharmer Baumaschinen
- Anwendung geräuscharmer Bauverfahren
- die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen.

Für oben genannte Maßnahmen gibt die Anlage 5 der AVV Baulärm fachtechnische Hinweise. Allerdings haben sich seit Inkrafttreten der AVV Baulärm nicht nur die Art der Bautätigkeiten und Bauabläufe geändert, sondern auch die technischen Möglichkeiten zur Baulärminderung.

5.1. Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle

Der überwiegende Teil der Bauarbeiten ist nicht statisch an einem Ort. Die Positionen der eingesetzten Maschinen wechseln ständig. Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle und eine bzgl. der Anwohner optimierte Aufstellung von Baumaschinen spielen daher lediglich eine untergeordnete Rolle.

Eine wirksame Maßnahme zur Minderung des Baulärmes ist eine temporäre Abschirmung der Baustelle durch mobile Lärmschutzwände, Schallschutzzelte, Holzwände oder ähnliches.

Der Großteil der im PFA 1 geplanten Lärmschutzwände wurde bereits in den vergangenen Bauphasen errichtet. Lediglich an der abzweigenden Strecke 1520, im Kurvenbereich nach der Pferdemarktbrücke und an der Eisenbahnüberführung Alexanderstraße wurden die Wände noch nicht errichtet (s. Darstellung der bestehenden Lärmschutzwände in Anlage 2). Die errichteten Lärmschutzwände sind Bestandteil des Rechenmodells und wirken abschirmend.

Zum Schutz der Anwohner vor dem Betriebslärm des Umfahrgleises wurde neben den bisher errichteten Lärmschutzwänden in den vergangenen Bauphasen eine Lärmschutzwand am Umfahrgleis mit einer Höhe von 2,0 m über Schienenoberkante errichtet. Sie befindet sich im Bereich von Bau-km 103,060 bis 103,320 (s. Anlage 2). Die Maßnahme wirkt sich in diesem Bereich positiv auf den Baulärm aus und ist ebenfalls Bestandteil der Berechnung.

Für die wenigen Bereiche ohne bestehende Lärmschutzwände und die Bereiche vor den Baustellen wäre die Einrichtung von temporären Lärmschutzwänden (Bauzäune mit Schallschutzmatten) an geeigneten Standorten links und rechts der Gleisanlagen denkbar. Die Emissionen der Baumaschinen und der mobilen Rottenwarnanlage könnten hiermit reduziert werden. Die Richtwerte der AVV Baulärm würden durch diese Maßnahme jedoch weiterhin überschritten werden.

Laut Vorhabenträgerin sind weitere aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der derzeit betroffenen Streckenabschnitte an der EÜ Alexanderstraße vor allem aus Platzgründen nicht möglich. Die Grundstücke der DB bzw. die planfestgestellten vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen auf Privatgrundstücken reichen nicht aus, um zusätzlich zu den Bauaktivitäten z. B. mobile Lärmschutzwände zu errichten, die neben der eigentlichen Aufstellfläche der Wände auch noch Raum für Befestigungen (z. B. Abspannungen) bieten.

Als sinnvolle aktive Schallschutzmaßnahmen wurden Lärmschutzwälle ($H = 2,0$ m) an der größten BE-Fläche 1.49 in Rastede-Neusüdende an der Neusüdender Straße sowie um ein direkt angrenzendes Wohngrundstück eines Bahnanliegers angelegt. Die Wälle bestehen aus Oberbodenmieten. Zum weiteren Schutz der umliegenden Gebäude wurden drei Lärmschutzwände mit einer Höhe von jeweils 2,0 m auf den Wällen errichtet. Die Lage ist in der Anlage 2 dargestellt. Die Schallschutzmaßnahmen sind Bestandteil des Rechenmodells. Auf dieser BE-Fläche wird über die gesamte Bauzeit Bodenmaterial aus der Baustelle angeliefert, zwischengelagert und kurze Zeit später wieder abgefahren.

5.2. Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren

Die im Rahmen der Baumaßnahmen zum Einsatz kommenden lärmrelevanten Anlagen, Anlagenteile und Nebeneinrichtungen sind unter Beachtung des Standes der Technik zur Lärminderung und zur Reduzierung von Erschütterungen zu errichten und zu betreiben. Im Hinblick auf den Luftschall sind die Geräuschemissionsgrenzwerte nach Tab. Art. 12 für die Stufe II der „Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 08.05.2000“ durch die zum Einsatz kommenden Geräte einzuhalten. Sie regelt den Betrieb von Geräten und Maschinen im Freien im Hinblick auf den Lärmschutz. Sie legt unter anderem für bestimmte Geräte- und Maschinenarten Geräuschgrenzwerte fest, die eingehalten werden müssen.

Die Rottenwarnanlage ist der maßgebliche Emittent der Baustelle. Arbeitsschutzrechtlich darf die Lautstärke nicht reduziert werden und muss immer über den Emissionen der Baustelle liegen (s. auch Allgemeinverfügung zur Verwendung von Warnsignalgebern mit automatischer Pegelanpassung (APA) auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes und im Bereich der Eisenbahnen des Bundes vom 11. April 2016).

5.3. Beschränkungen der Betriebszeit

Gemäß Nummer 6.7.1 der AVV Baulärm ist bei der Ermittlung des Beurteilungspegels für die konkrete Betriebsdauer einer Baustelle der Wirkpegel mit Abschlägen zu versehen. Damit eine Beschränkung der Betriebszeit der Baumaßnahme zu einer weitergehenden spürbaren Minderung der Beurteilungspegel nach AVV Baulärm führt, müsste die durchschnittliche Betriebsdauer deutlich beschränkt werden (Reduzierung der Bauzeit am Tag auf < 2,5 Stunden).

Die Bautätigkeiten im 1. Quartal 2024 werden an der EÜ Alexanderstraße ausschließlich von Montag bis Freitag im Tagzeitraum durchgeführt. Arbeiten am Wochenende und im Nachtzeitraum werden nur in den Kalenderwochen 6 bis 10 an der abzweigenden Strecke 1520 durchgeführt. In KW 10 finden keine Arbeiten am Wochenende statt.

Die Rottenwarnanlage besitzt aufgrund der Kürze des Signaltons bereits eine Zeitkorrektur von 10 dB(A). Eine weitere Reduzierung ist seitens der AVV Baulärm nicht vorgesehen. Verkürzte Laufzeiten der Baumaschinen würden sich daher rechnerisch nicht auf die Beurteilungspegel auswirken. Im Gegenteil würde sich der Zeitbedarf der Baustelle deutlich erhöhen und damit die Belastung der Anwohner deutlich verlängern.

6. Prognoseungenauigkeit

Eine mathematische, quantitative Erfassung der Prognosequalität ist aufgrund der Vielfalt der Einflussfaktoren nicht möglich. Diese kann bei Ansätzen zur sicheren Seite mit den gängigen stochastischen Verfahren nicht berechnet werden. Die Einschätzung der Prognoseungenauigkeit kann daher nur qualitativ erfolgen.

Die Genauigkeit der Immissionsprognose hängt wesentlich von den Eingabedaten ab. Diese erscheinen in diesem konkreten Fall vergleichsweise zuverlässig zu sein.

Bei der Untersuchung handelt es sich um eine Worst-Case-Betrachtung. Die Rottenwarnanlage wurde als maßgebliche Emittenten mit ihren Maximalpegeln berechnet. In der Realität passt sich die Lautstärke der Signalgeber an das Störgeräusch der Baustelle an und kann somit auch deutlich niedriger liegen. Auch wurden die jeweils lautesten Bautätigkeiten einer ganzen Kalenderwoche zeitgleich angesetzt (s. Kapitel 3.3).

Die Berechnungen liegen somit auf der sicheren Seite und führen insgesamt eher zu einer Überschätzung der Geräuschimmissionen.

7. Bewertung

Durch die Bauarbeiten in Oldenburg entstehen bei den Tätigkeiten im 1. Quartal 2024 erhebliche Belästigungen der Anwohner durch Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Da keine geeigneten Maßnahmen zur Minimierung der Baulärmeinwirkungen bei verhältnismäßigem Aufwand erkennbar sind, sollten den Auswirkungen wie folgt entgegnet werden:

- Umfassende Information der Betroffenen über die Bauarbeiten, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen.
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkung haben.
- Im Beschwerdefall Nachweis der tatsächlich auftretenden Lärmbelastung durch direkte oder umgerechnete Messwerte.
- Kostenerstattung für eine temporäre Unterbringung Betroffener in von Baulärm unbelasteten örtlichen Beherbergungsstätten.
- Entschädigung in Geld dem Grunde nach.

8. Bearbeitungsgrundlagen

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), vom 19. August 1970 (BAnz. Nr. 160)
- 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung), vom 29.08.2002 (zuletzt geändert am 27.07.2021)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) vom 21.11.2017 (zuletzt geändert am 03.07.2023)
- EU- Richtlinie 2000/14/EG und EU- Richtlinie 2005/88/EG
- DIN ISO 9613-2, „Akustik. Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren“, Oktober 1999
- DIN 18005:2023-07, „Schallschutz im Städtebau - Grundlagen und Hinweise für die Planung“, Juli 2023
- Taschenbuch der technischen Akustik, G. Müller und M. Möser; 3. Auflage 2002, Springer Verlag
- Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen von Baumaschinen (Heft 2); Hessisches Landesamt für Umwelt und Ökologie, Wiesbaden 2004; Anlage E4, E59
- Verfügung zum Umgang mit bauzeitlichem Lärm in der Planfeststellung, Eisenbahn-Bundesamt, September 2016
- Allgemeinverfügung „Verwendung von Warnsignalgebern mit automatischer Pegelanpassung (APA) auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes und im Bereich der Eisenbahnen des Bundes“, Eisenbahn-Bundesamts, 11.04.2016
- Angaben zum 1. Quartal 2024, DB Netz AG, Fa. ARGE PFA 1 Oldenburg-Rastede Oktober/November 2023

9. Anlagen

Anlage 1.1: Übersicht der Schallquellen mit der höchsten Emission

Anlage 1.2: Emissionsansätze

Anlage 2: Übersichtspläne

Anlage 3: Ergebnistabelle: Immissionsberechnung

Anlage 4: Dokumentation der Schallquellen (SoundPLANnoise)

Anlage 5: Rechenlaufparameter (SoundPLANnoise)

Hinweis:

Die Objektnummern der Ergebnistabelle sind in der PDF-Version der Übersichtspläne mittels Zoom-Funktion eindeutig zuordenbar.