

# **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)**

## **2. Quartal 2024**

**Kalenderwochen 14 bis 26  
vom 01.04.2024 bis 30.06.2024**

**Strecke 1522: Bau-km 100,480 – 109,090  
Strecke 1520: Bau-km 100,830 – 101,550  
und BE-Flächen**

**Im Auftrag der:**

DB InfraGo AG  
Technik Nord (I.II-N-O-N)  
Lindemannallee 3  
30173 Hannover

**Gutachter:**

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



## Änderungshistorie

Index	Datum	Bearbeiter(in)	Beschreibung
	26.03.2024	Kaiser/Krenz	Ursprungsfassung

## Geräuschimmissionsprognose nach AVV Baulärm

### 2. Quartal 2024

Kalenderwochen 14 bis 26

vom 01.04.2024 bis 30.06.2024


ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1

Strecke 1522: Bau-km 100,480 bis 109,090

Strecke 1520: Bau-km 100,830 bis 101,550  
und BE-Flächen

Bundesland:	Niedersachsen
Stadt/Gemeinde:	Oldenburg, Rastede (Lkr. Ammerland)
Bearbeitungsstand:	03/2024
Bearbeiter:	Kaiser, Krenz
Telefon:	09365 / 80 90 - 24
Fax:	09365 / 80 90 - 90
E-Mail:	kaiser@ait-ingenieure.de
Datum der Abgabe:	26.03.2024

geprüft:



bearbeitet:



# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Aufgabenstellung .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Rechtliche Grundlagen .....</b>	<b>6</b>
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
<b>3. Emissionsberechnung .....</b>	<b>9</b>
3.1. Arbeitsablauf .....	9
3.2. Emissionen der Bauarbeiten .....	11
3.3. Schallquellenmodellierung .....	12
3.4. Worst-Case-Betrachtung .....	14
<b>4. Immissionsberechnung .....</b>	<b>15</b>
<b>5. Maßnahmen zur Minderung des Baulärms .....</b>	<b>16</b>
5.1. Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle .....	16
5.2. Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren .....	17
5.3. Beschränkungen der Betriebszeit .....	18
<b>6. Prognoseungenauigkeit .....</b>	<b>18</b>
<b>7. Bewertung .....</b>	<b>19</b>
<b>8. Bearbeitungsgrundlagen .....</b>	<b>20</b>
<b>9. Anlagen .....</b>	<b>21</b>

## 1. Aufgabenstellung

Im Zuge der Baumaßnahmen im PFA 1 der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven sind im 2. Quartal 2024 im Zeitraum vom 01.04.2024 bis 30.06.2024 Bauarbeiten im kompletten Bereich des Planfeststellungsabschnitts vorgesehen. Die Arbeiten finden im Umfeld der Strecke 1522 zwischen Bau-km 100,480 und 109,090 und an der Strecke 1520 (restliche Bauphase 7) zwischen Bau-km 100,830 und 101,550 auf der bahnrechten und -linken Seite statt. Die Arbeiten finden von Montag bis Sonntag im Tag- und Nachtzeitraum an 91 Tagen und Nächten statt.

An der Strecke 1522 werden Restleistungen und der Umbau der Überleitstelle Ofenerdick ab Bahn-km 105,620 (Bauphasen 10.1 bis 10.3) sowie Arbeiten an der EÜ Alexanderstraße durchgeführt. U.a. sind folgende Bautätigkeiten geplant: Gleisarbeiten, Einbau FSS/PSS, Rest- und Nacharbeiten, Erdarbeiten, Arbeiten am Mittenverbau/Mittelkern, Erstellung Lärmschutzwände/Gabionen, Oberleitungsarbeiten, Umbau der Überleitstelle, Erstellung der Tiefentwässerung, Arbeiten an den Bahnübergängen/Eisenbahnüberführungen, Arbeiten am Kabelkanal und Kabeltiefbau, Rückbau der Ausweichanschlussstelle (Awanst) an BE-Fläche 1.49.

An der Strecke 1520 sind u.a. die Böschungsvernagelung, der Rückbau des provisorischen Kabelkanals und die Reinigung der Rinne geplant.

Es handelt sich um gleisnahe Maßnahmen, bei denen konventionelle Baumaschinen zum Einsatz kommen. Als Arbeitsschutzmaßnahmen kommt im Bereich der Überleitstelle für die gesamte Arbeitsdauer eine stationäre, automatische Rottenwarnanlage zum Einsatz. Während des Rückbaus der Awanst wird in KW 15-20 ebenfalls eine stationäre Rottenwarnanlage eingesetzt. Für Arbeiten an Bahnübergängen und Eisenbahnüberführungen werden entsprechend der Arbeitsdauer jeweils zwei Warnsignalgeber betrieben.

**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**

	<b>Richtwert Tag</b>	<b>Richtwert Nacht</b>
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).

### 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 2. Quartals 2024 finden an der Strecke 1522 im Umfeld der Hauptgleise zwischen Bau-km 100,480 und 109,090 statt und gliedern sich wie folgt:

- Gleisarbeiten
- Einbau FSS/PSS
- Rest- und Nacharbeiten
- Erdarbeiten
- Arbeiten am Mittenverbau/Mittelkern
- Erstellung Lärmschutzwände/Gabionen
- Oberleitungsarbeiten
- Umbau der Überleitstelle
- Erstellung der Tiefentwässerung
- Arbeiten an den Bahnübergängen/Eisenbahnüberführungen
- Arbeiten am Kabelkanal und Kabeltiefbau
- Rückbau der Ausweichanschlussstelle (Awanst) an BE-Fläche 1.49

An der Strecke 1520 sind die Böschungsvernagelung, der Rückbau des provisorischen Kabelkanals und die Reinigung der Rinne geplant.

#### 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 sowie Kleingeräte zum Einsatz.

#### Mobile und stationäre Rottenwarnanlage

Zum Schutz der Arbeiter wird für den Umbau der Überleitstelle Ofenerdiek und beim Rückbau der Ausweichanschlussstelle an der BE-Fläche 1.49 eine stationäre, automatische Rottenwarnanlage (ZÖLLNER Signal GmbH, Typ Autoprowa) betrieben.

Die ca. 21 schalltechnisch relevanten Signalgeber an der Überleitstelle Ofenerdiek stehen in einem Abstand von 30 m zwischen Bau-km 105,400 und 106,000. Während den Arbeiten im Umfeld des Richtungsgleises der Bauphase 10.1 (KW14-20) steht die Rottenwarnanlage außerhalb des Gegenrichtungsgleises. In der Bauphase 10.3 (Arbeiten im Umfeld des Gegenrichtungsgleises) stehen die Signalgeber entsprechend außerhalb des Richtungsgleises. Der Betrieb findet im Tag- und Nachtzeitraum statt.

Beim Rückbau der Awanst kommen ca. 8 Signalgeber zwischen Bau-km 108,600 und 108,800 im Tagzeitraum in den Kalenderwochen 15 bis 20 zum Einsatz.

An den Bahnübergängen und Eisenbahnüberführungen werden jeweils zwei weitere Signalgeber während den tatsächlichen Arbeiten betrieben.

## BE-Flächen

Zur Realisierung der Maßnahmen werden im Tag- und Nachtzeitraum 16 Baustelleneinrichtungsflächen betrieben. Während der Bautätigkeiten im Nachtzeitraum werden nur die jeweils nahe gelegenen BE-Flächen genutzt.

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

Das 2. 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	
14	01.04.2024 - 07.04.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
15	08.04.2024 - 14.04.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
16	15.04.2024 - 21.04.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
17	22.04.2024 - 28.04.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
18	29.04.2024 - 05.05.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
19	06.05.2024 - 12.05.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
20	13.05.2024 - 19.05.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
21	20.05.2024 - 26.05.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
22	27.05.2024 - 02.06.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
23	03.06.2024 - 09.06.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
24	10.06.2024 - 16.06.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
25	17.06.2024 - 23.06.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	s. Anlagen 1.1 und 4
26	24.06.2024 - 30.06.2024	7	7	0 - 24 Uhr	13	11	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 durchgängig von Montag bis Sonntag im Tag- und Nachtzeitraum gebaut. Hieraus resultieren sieben Arbeitstage je Kalenderwoche (s. Tabelle 4).

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 2. Quartal 2024 konventionell durchgeführten Bautätigkeiten werden die Baumaschinen aus Anlage 1.2 zugrunde gelegt.

#### Mobile 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 automatischen Rottenwarnanlage ergeben sich aus den Emissionen der einzelnen Warnsignalgeber. Es verteilen sich an der Überleitstelle Ofenerdiek 21 Signalgeber mit einem Anlagenschallleistungspegel von jeweils 129 dB(A) (134 dB(A) + 5 dB(A) Lästigkeitszuschlag -10 dB(A) Zeitkorrektur) auf einer Länge von 600 m. Hieraus

resultiert ein längenbezogener Schallleistungspegel von 114,4 dB(A) je Meter im Tag- und im Nachtzeitraum.

Die Rottenwarnanlage an der Awanst besteht aus 8 Signalgebern, welche sich über 200 m verteilen. Hieraus resultiert ein längenbezogener Schallleistungspegel von 115,0 dB(A) je Meter im Tagzeitraum. Der Rückbau der Awanst findet ausschließlich im Tagzeitraum statt.

Die Emissionen der mobilen Rottenwarnanlage an den Bahnübergängen und Eisenbahnüberführungen ergeben sich aus den Emissionen der zwei Warnsignalgeber. Sie werden bahnrechts und bahnlinks im direkten Umfeld der Baumaßnahme betrieben. Zusammen besitzen die Signalgeber 132 dB(A) ( $2 \cdot 129 \text{ dB(A)}$ ).

## **BE-Flächen**

Für die Schallleistung der 16 BE-Flächen incl. dem Rückbau der Awanst auf der BE-Fläche 1.49 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. „Schienenschweißen und Herstellung lückenloses Gleis inkl. Schottern und Stopfen“, 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 23 im Tagzeitraum „Schienenschweißen und Herstellung lückenloses Gleis inkl. Schottern und Stopfen“ von Bau-km 102,390 bis 104,190 an der Strecke 1522 durchgeführt. Der Bereich wird jedoch in 16 Linienschallquellen aufgeteilt, da an manchen Stellen lautere Tätigkeiten, wie z. B. die Erstellung der Kappe an der EÜ Alexanderstraße (s. Anlage 1.1) existieren.

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

### **Mobile manuelle und stationäre Rottenwarnanlage**

Die automatische Rottenwarnanlage an der Überleitstelle Ofenerdiek besteht aus ca. 21 Warnsignalgebern mit einem Abstand von 30 m. Sie ist in KW 14-20 auf der bahnlinken Seite (Gleis 2, Bau-km 105,400 – 106,000) direkt neben dem Schotterbett der Schiene positioniert. Die Rottenwarnanlage wird mit einer Richtwirkung nach Osten auf die Baustellenfläche als Linienschallquelle modelliert und befindet sich in 0,6 m Höhe über SOK. In KW 21-26 stehen die 21 Signalgeber auf der bahnrechten Seite (Gleis 1) direkt neben dem Schotterbett der Schiene mit Richtwirkung nach Westen.

Die automatische Rottenwarnanlage für den Rückbau der Awanst besteht aus ca. 8 Warnsignalgebern mit einem Abstand von 30 m. Sie ist in KW 15-20 auf der bahnlinken Seite (Gleis 2, Bau-km 108,600 – 108,800) direkt neben dem Schotterbett der Schiene positioniert. Die Rottenwarnanlage wird mit einer Richtwirkung nach Osten auf die BE-Fläche 1.49 als Linienschallquelle modelliert und befindet sich in 0,6 m Höhe über SOK.

Die mobilen Rottenwarnanlagen an den BÜ/EÜ bestehen aus jeweils zwei Warnsignalgebern. Sie werden nur im tatsächlichen Baubereich betrieben und als Punktschallquelle in einer Höhe von 0,6 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 2. 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. Schienenschweißen und Herstellung lückenloses Gleis inkl. Schottern und Stopfen 92,3 dB(A)/m im Tagzeitraum, KW 23) 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. Schienenschweißen und Herstellung lückenloses Gleis inkl. Schottern und Stopfen mit 117,4 dB(A) im Tagzeitraum (s. Anlage 1.2) auf die gesamte Baulänge des 2. 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 91 Tagen und Nächten 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
14	01.04.2024 - 07.04.2024	483	1.747	Nedderend 69A	80	69	103
				Weißmoorstraße 295B	94	94	100
15	08.04.2024 - 14.04.2024	1.157	2.959	Am Stadtrand 1	96	96	101
16	15.04.2024 - 21.04.2024	2.225	3.037	Alexanderstraße 271	69	63	105
				Karuschenweg 3B	96	96	96
				Melkbrink 73	101	45	62
17	22.04.2024 - 28.04.2024	1.527	1.835	Am Stadtrand 1	94	94	101
				Melkbrink 73	101	38	41
				Weißmoorstraße 295B	95	95	100
18	29.04.2024 - 05.05.2024	716	2.597	Am Stadtrand 1	100	100	102
19	06.05.2024 - 12.05.2024	721	1.492	Am Stadtrand 1	100	93	104
				Weißmoorstraße 295B	94	94	99
20	13.05.2024 - 19.05.2024	2.169	1.620	Alexanderstraße 271	66	65	105
				Am Stadtrand 1	103	92	103
				Weißmoorstraße 295B	100	94	86
21	20.05.2024 - 26.05.2024	584	1.998	Am Stadtrand 1	96	96	106
22	27.05.2024 - 02.06.2024	1.081	2.677	Am Stadtrand 1	97	97	106
23	03.06.2024 - 09.06.2024	1.539	3.709	Am Stadtrand 1	99	99	107
24	10.06.2024 - 16.06.2024	1.680	5.623	Am Stadtrand 1	97	97	106
				Ziegelhofstraße 81	102	76	99
25	17.06.2024 - 23.06.2024	1.273	4.594	Am Stadtrand 1	95	95	106
				Bürgerbuschweg 56A	97	97	99
26	24.06.2024 - 30.06.2024	1.050	2.964	Am Stadtrand 1	102	96	107

Je Kalenderwoche (KW 14 bis KW 26) treten zwischen dem 01.04.2024 und dem 30.06.2024 Beurteilungspegel von 94 bis 103 dB(A) im Tagzeitraum bzw. von 94 bis 100 dB(A) im Nachtzeitraum 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 2. Quartal 2024 Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) im Tagzeitraum je nach Kalenderwoche an **483 bis 2.225 Gebäuden** bzw. von mindestens 60 dB(A) im Nachtzeitraum an **1.492 bis 5.623 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. 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 Schallschuttmatten) an geeigneten Standorten links und rechts der Gleisanlagen denkbar. Die Emissionen der Baumaschinen und der Rottenwarnanlagen 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 Strecke 1522 und 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 bzw. in der Nacht auf < 2 Stunden).

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 2. 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 2. Quartal 2024, DB InfraGo AG, Fa. ARGE PFA 1 Oldenburg-Rastede Januar-März 2024

## 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.