

**Deckblätter zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.11.2000**

**Erläuterungsbericht  
zur schalltechnischen Untersuchung**

(siehe auch lfd. Nr. 5.1 des Erläuterungsberichtes Unterlage 1)

**Verlegung der B 3  
von südlich Celle  
bis nördlich Ehlershausen**

von Bau-km 12+800 bis Bau-km 21+150

<b>Gliederung:</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Allgemeines</b>	<b>2</b>
<b>2. Rechtliche Grundlagen</b>	<b>3</b>
2.1 Allgemeines	3
2.2 Rechtliche Beurteilung	5
<b>3. Technische Grundlagen</b>	<b>6</b>
3.1 Berechnungsverfahren	6
3.2 Bemessungsverfahren	6
<b>4. Straße, Verkehr, Bebauung</b>	<b>7</b>
4.1 Straßenmerkmale, Topographie	7
4.2 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten	8
4.3 Bebauung, Nutzungsarten	9
<b>5. Verkehrslärmimmissionen ohne Lärmschutz</b>	<b>10</b>
<b>6. Lärmschutzmaßnahmen</b>	<b>10</b>
<b>7. Kosten des Lärmschutzes</b>	<b>10</b>
<b>Fundstellen</b>	<b>11</b>

## 1. Allgemeines

Die Bundesrepublik Deutschland beabsichtigt, die durch die Stadt Celle führende Bundesstraße Nr. 3 (B 3) aus dem Stadtgebiet Celle heraus zu verlegen.

Die B3 verbindet von Norden kommend die Stadt Soltau mit Celle und führt von hier weiter in südlicher Richtung nach Hannover. Gleichzeitig laufen die B 214 und B 191, sowie verschiedene Kreisstraßen radial auf das Stadtzentrum Celle zu und werden innerhalb des Stadtzentrums mit der B3 verbunden. Die Überlagerung des Stadtverkehrs mit dem Durchgangsverkehr führt in Celle zu erheblichen Verkehrsbelastungen und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das besiedelte Stadtgebiet.

Um diese Verkehrsverhältnisse in Celle zu verbessern, ist eine Verlegung der B 3 in die östlichen Randgebiete der Stadt geplant und durch ein Linienbestimmungsverfahren gemäß Bundesfernstraßen-gesetz festgelegt.

Für den damit verbundenen Straßenneubau ist die Bundesrepublik Deutschland Träger der Straßenbau-last.

Der gesamte ca. 22 km lange Abschnitt der neuen Umgehungsstraße im Zuge der B 3 ist in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt, von denen der erste Abschnitt mit einer Länge von ca. 8 km südlich von Celle Gegenstand dieser Untersuchung ist. Er beginnt unmittelbar nördlich der Kreisgrenze der Landkreise Hannover und Celle und endet südlich des Ortsteiles Westercelle der Stadt Celle. Die verlegte B 3 verläuft im Abstand von 0,4 - 1,3 km östlich der bestehenden B 3 durch relativ freies Gelände.

Durch die Verlegung der B3, die dann in ihrem neuen Bauabschnitt mit drei Anschlußstellen den Verkehr der B 191 , der B 214 und den von mehreren Kreisstraßen aufnimmt, wird eine Entlastung der alten B 3 südlich von Celle erzielt.

Gegenstand dieser Untersuchung ist es,

- 1) die Verkehrslärmimmissionen in den angrenzenden Wohngebieten zu ermitteln,
- 2) festzustellen ob - und an welchen Stellen - durch die Baumaßnahme dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz besteht und
- 3) falls erforderlich, geeignete Lärmschutzmaßnahmen unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte zu erarbeiten.

## 2. Rechtliche Grundlage (Lärmvorsorge)

### 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 Fassung vom 14.05.1990 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „16. Rechtsverordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV) vom 12.06.1990.

In der Verkehrslärmschutzverordnung (s.u.) sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Bebauung in eine Gebietskategorie.

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 Anlage festgelegt.

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

**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 oder 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 mehrere 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 Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

<i>Tag</i>	<i>Nacht</i>
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
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 Immissionsgrenzwerte 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.

## 2.2 Rechtliche Beurteilung

Im vorliegenden Fall handelt es sich um den Neubau eines Abschnittes einer Ortsumgehung, bei der einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen die Immissionsgrenzwerte nach §2 (1) der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.

Die von der Lärmerhöhung betroffenen Bebauungen sind in der Unterlage 11.2.2 „Zusammenstellung der Beurteilungspegel“ angegeben.

### 3. Technische Grundlagen

#### 3.1 Berechnungsverfahren

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen sind gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung grundsätzlich zu berechnen. Die Methoden für die Berechnung des Straßenlärms ergeben sich aus Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung sowie aus den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90).

##### Erläuterung:

Beurteilungspegel für Verkehrsgeräusche werden grundsätzlich in A-bewerteten Schalldruckpegeln angegeben (Einheit Dezibel (A) bzw. dB(A)), die das menschliche Hörempfinden am besten nachbilden. Zur Beschreibung zeitlich schwankender Schallereignisse wie z. B. der Straßenverkehrsgeräusche dient der A-bewertete Mittelungspegel.

Die Schallemission (d.h. die Abstrahlung von Schall aus einer oder mehreren Schallquellen) des Verkehrs auf einer Straße oder einem Fahrstreifen wird durch den 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, der Gradienten und einem Zuschlag für Mehrfachreflexionen berechnet. Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) einschließlich der 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, der mittleren Höhe des Schallstrahls über dem Boden, von Reflexionen und Abschirmungen. Der Einfluß von Straßennässe wird nicht berücksichtigt.

Zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten (gemäß § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung) dient der Beurteilungspegel  $L_r$ . Er ist gleich dem Mittelungspegel, der an lichtsinalgeregelten Knotenpunkten um einen Zuschlag zur Berücksichtigung der zusätzlichen Störwirkung erhöht wird. Die Beurteilungspegel von Verkehrsgeräuschen werden getrennt für Tag und Nacht berechnet:

$L_{r,T}$  für die Zeit von 6<sup>00</sup> bis 22<sup>00</sup> Uhr und

$L_{r,N}$  für die Zeit von 22<sup>00</sup> bis 6<sup>00</sup> Uhr.

Die berechneten Beurteilungspegel 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 Regelwerten nicht ohne weiteres möglich.

Die untersuchten Immissionsorte (Gebäude, Hausseiten, Etagen) sind in den Lageplänen und Berechnungsunterlagen durch Objekt-Nr. (Gebäude) bzw. Berechnungspunkte gekennzeichnet.

Die Berechnung wurde unter Verwendung des elektronischen Rechenprogrammes "SoundPLAN" durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen als Emissionspegel und als Beurteilungspegel zusammengestellt.

#### 3.2 Bemessungsverfahren

Zur Bemessung der aktiven und 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.

## 4. Straße, Verkehr, Bebauung

### 4.1 Straßenmerkmale Topographie

#### Straßentyp

Am Beginn der Baustrecke schwenkt die geplante Umgehungsstraße im weiten Bogen ( $R = 700 \text{ m}$ ) aus der bestehenden B 3 heraus und verläuft anschließend zügig in weiten Bögen ( $\text{min } R = 700 \text{ m}$ ) durch relativ freies Gelände zwischen den umliegenden Bebauungen hindurch.

Der neue Straßenabschnitt schließt ca. 8 km weiter nördlich wieder an die vorhandene B3 an.

Im Aufriß folgt die verlegte B3 in diesem Abschnitt etwa dem vorhandenen ebenen Gelände in leichter Dammlage. Lediglich bei Bau-km 19+200 erhebt sich die Straße bis ca. 6 m über das vorhandene Gelände, um an dieser Stelle den Wasserlauf des Fuhsekanals zu überqueren.

Das Straßenlängsgefälle überschreitet dabei an keiner Stelle 5%.

Die im Untersuchungsbereich liegenden Anschlußstellen und Überführungen sind in der unten aufgeführten Tabelle zusammengestellt.

Bau-km ca.	Straßenname/-Bezeichnung	Knotenpunktart	Bemerkung
13+37	B3 alt – B3 neu	Überführung, Gabelung	Planfrei
15+36	Wirtschaftsweg	Überführung	Planfrei Ohne Verbindungsrampen BW CE 2
16+44	Gemeindeverbindungsstraße Nienhagen – Nienhorst	Überführung	Planfrei Ohne Verbindungsrampen BW CE 3
17+34	Kreisstraße 58	Überführung Unsymmetrisches halbes Kleeblatt	Planfrei Mit Verbindungsrampen BW CE 4
19+22	Fuhsekanal und Wirtschaftsweg	Unterführung	Planfrei BW CE 5
20+01	Verbindungsrampe AS Celle B3 alt	Überführung Trompete	Planfrei Knoten 3
20+97	B3 alt – B3 neu	Einmündung	Planeben mit LSA Knoten 4

Alle Anschlußstellen an der neuen B 3 sind planfrei vorgesehen.

Die Einmündung an der B 3 alt (Knoten 4) ist plangleich vorgesehen und wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet.

### Querschnitt

Der Regelquerschnitt der geplanten Straße besteht aus Bankett, 3 Fahrspuren und Bankett. Die mittlere der 3 Fahrspuren wird so markiert, daß sie abschnittsweise in Nord–Südrichtung bzw. Süd–Nordrichtung befahren werden kann. Die genaue Aufteilung und der abschnittsweise Fahrspurenverlauf in der durchgehenden Hauptstrecke, sowie aller Anschlußarme und kreuzenden Straßen sind in den Lageplänen Blatt 1 und Blatt 2 dargestellt (Siehe Unterlage 11.4). Die Fahrbahnoberflächen bestehen aus einem Belag mit einem Korrekturwert von DStr.O = -2 dB(A) bei Vmax zul. >60 km/h.

Bauwerke, die bedeutsamen schallreflektierenden oder schallbeugenden Einfluß auf die Beurteilungspegel haben könnten, bestehen an der Straße selbst nicht.

### Topographie

Das bestehende Gelände zwischen der Straße und den untersuchten Gebäudefronten ist in schalltechnischer Hinsicht nur leicht strukturiert. Die Straße verläuft in der Regel in leichter Dammlage. Eine Ausnahme bildet die Dammlage der Hauptstrecke bei Bau-km 19+20, wo der Fuhsekanal und ein Wirtschaftsweg mit einer Dammhöhe von ca. 6 m über dem umliegenden Gelände überquert werden.

An den Anschlußstellen und Kreuzungen bei Bau-km 13+37, 15+36, 16+44, 17+34, 19+22 und 20+01 sind Brückenrampen, die Einfluß auf die Schallausbreitung haben können, geplant.

Alle Einflüsse auf die Höhe der Beurteilungspegel durch die Lage der Straße im Gelände, die Geländestrukturen und Brückenrampen sind in der Berechnung berücksichtigt.

## 4.2 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten

Maßgebliche Grundlagen zur Ermittlung des Lärmpegels sind die prognostizierten Verkehrsaufkommen, deren Zusammensetzung aus PKW - und LKW-Anteilen, deren Verkehrsanteile zur Tages- und Nachtzeit und die maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den einzelnen Straßen - bzw. Berechnungsabschnitten.

### Verkehrsaufkommen

Die dieser Berechnung zugrunde gelegten prognostizierten Verkehrsaufkommen für das Jahr 2015 wurden der „Verkehrsuntersuchung zur B 3 – Verlegung der B 3 im Raum Celle/Wathlingen mit Ortsumgehung Celle“ vom Oktober. 1999, Abb, 34 und 35 - der Ingenieurgemeinschaft Dr. Ing. Schubert und einem Ergänzungsschreiben vom 06. 11. 2000 der Ingenieurgemeinschaft Dr. Ing. Schubert zu diesem Gutachten entnommen.

Für die Nachberechnung (November 2001) des Bereiches am Knoten 4 wurden die Verkehrsaufkommen der „Verkehrsuntersuchung zur B 3 – Verlegung der B 3 im Raum Celle/Wathlingen mit Ortsumgehung Celle (Prognose 2015)“ vom Oktober. 1999, Abb, 29 verwendet.

### Lkw-Anteile

Die Lkw-Anteile werden in dem o.a. Ergänzungsschreiben auf 8 – 10 % angegeben. Dieser Berechnung wird – für die betroffene Bebauung auf der lärm erhöhenden Seite liegend – ein Lkw-Anteil von 10% auf den Hauptstrecken zugrunde gelegt. Für die durch diese Baumaßnahme anzupassenden Straßenabschnitte der Nebenstraßen (K 58, Wirtschaftswege usw.) wurden die Lkw-Anteile der 16. BImSchV Tabelle A entnommen.

### Verkehrsanteile zur Tages- und Nachtzeit

Diese Anteile wurden für alle Berechnungsabschnitte der 16. BImSchV Tabelle A entnommen.

### Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Für die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind auf der Hauptstrecke und den außerorts liegenden Straßen 100 km/h für PKW, 80 km/h für LKW und auf den Verbindungsrampen der Anschlußstellen sowie dem Bereich des Knoten 4 70 km/h für PKW und LKW berücksichtigt. Innerorts sind in dieser Berechnung als zulässigen Höchstgeschwindigkeiten 50 km/h für PKW und LKW eingeführt.

Die der Lärmberechnung zugrunde gelegten Verkehrsdaten sind im Detail für jeden LME-Abschnitt (Berechnungsabschnitte der Lärmquellen) auch der Unterlage 11.2.1 zu entnehmen.

### 4.3 Bebauung, Nutzungsarten

#### Objekt Nr. 21 – 23 :

Die Bebauung liegt nicht innerhalb eines Bebauungsplanes. Gemäß ihrer tatsächlichen Nutzung und dem Gebietscharakter des Umfeldes wird diese Bebauung in ihrer Schutzwürdigkeit wie ein Mischgebiet bzw. Kerngebiet entsprechend 16. BImSchV eingestuft. Es handelt sich um einzeln stehende Gebäude mit bis zu zwei Geschossen. Die Bebauung reicht bis zu 450 m an die Achse der neuen B 3 heran.

#### Objekt Nr. 24 – 25 :

Die Bebauung liegt innerhalb eines nach Bebauungsplan ausgewiesenen Wohngebietes. Gemäß ihrer tatsächlichen Nutzung und dem Gebietscharakter wird diese Bebauung in ihrer Schutzwürdigkeit wie ein Wohngebiet entsprechend 16. BImSchV eingestuft. Es handelt sich um einzeln stehende Gebäude innerhalb einer Siedlung mit bis zu zwei Geschossen. Die Bebauung reicht bis zu ca. 290 m an die geplante Achse der B 3 heran.

#### Objekt Nr. 26 – 27 :

Die Bebauung liegt nicht innerhalb eines Bebauungsplanes. Gemäß ihrer tatsächlichen Nutzung (Landwirtschaftlicher Betrieb) und dem Gebietscharakter des Umfeldes wird diese Bebauung in ihrer Schutzwürdigkeit wie ein Mischgebiet bzw. Kerngebiet entsprechend 16. BImSchV eingestuft. Es handelt sich um ein einzeln stehendes Wohngebäude mit zwei Geschossen und umliegenden Stallungen. Die Bebauung reicht bis zu ca. 220 m an die Achse der neuen B 3 heran.

#### Objekt Nr. 31 – 32 :

Die Bebauung liegt innerhalb eines nach Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebietes. Es handelt sich um Einzelgebäude mit bis zu zwei Geschossen, die teilweise auch zum Wohnen genutzt werden. Gemäß ihrer tatsächlichen Nutzung und dem Gebietscharakter des Umfeldes wird diese Bebauung in ihrer Schutzwürdigkeit wie ein Gewerbegebiet entsprechend 16. BImSchV eingestuft. Die Bebauung reicht bis zu 320 m an die Achse der neuen B 3 heran.

#### Objekt Nr. 33 – 36 :

Die Bebauung liegt innerhalb eines nach Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebietes. Gemäß ihrer tatsächlichen Nutzung und dem Gebietscharakter des Umfeldes wird diese Bebauung in ihrer Schutzwürdigkeit wie ein Gewerbegebiet entsprechend 16. BImSchV eingestuft. Es handelt sich teilweise um einzeln stehende Wohngebäude mit bis zu zwei Geschossen und Außenwohnbereichen (Terrasse), die mit gewerblich genutzten Gebäuden (Hallen usw.) durchsetzt sind. Die Bebauung reicht bis zu 120 m an die Achse der neuen B 3 heran.

Berechnungsobjekt Nr. 33 liegt auf einem unbebauten Grundstück an der für eine ev. spätere Bebauung ungünstigen Stelle, ca. 2 m über dem vorhandenen Gelände und mit ca. 5 m Abstand von der westlichen Grundstücksgrenze.

#### Objekt Nr. 37 – 39 :

Die Bebauung liegt nicht innerhalb eines Bebauungsplanes. Gemäß ihrer tatsächlichen Nutzung (Teilweise landwirtschaftliche Betriebe) und dem Gebietscharakter des Umfeldes wird diese Bebauung in ihrer Schutzwürdigkeit wie ein Mischgebiet bzw. Kerngebiet entsprechend 16. BImSchV eingestuft. Es handelt sich um einzeln stehende Wohn- und Betriebsgebäude mit einem Stockwerk. Die Bebauung reicht bis zu 165 m an die Achse der neuen B 3 heran.

Objekt Nr. 51 – 59 :

Die Bebauung an der Straße Grafftring Nr.:1, 3 und 5 liegt innerhalb eines B-Planes, der das Gebiet als Gewerbegebiet ausweist (Objekt Nr.:52 bis 59). Das Gartenmöbelcenter (Objekt Nr.:51) liegt innerhalb eines B-Planes, der das Gebiet als Sondergebiet ausweist. Gemäß dieser B-Pläne, ihrer tatsächlichen Nutzung und dem Gebietscharakters des Umfeldes wird diese Bebauung in ihrer Schutzwürdigkeit wie ein Gewerbegebiet entsprechend 16. BImSchV eingestuft. Es handelt sich um Verkaufs-, Ausstellungs- und Werkhallen in denen teilweise auch Büroräume vorhanden sind. Die Bebauung reicht bis zu 35 m an die Achse des neuen Anschlußarmes zwischen der neuen B 3 und der alten B 3 heran,.

## **5. Verkehrslärmimmissionen ohne Lärmschutz**

**Die für diese Neubaumaßnahme zu beachtenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die Tages- und Nachtzeit werden an allen Bebauungen und Außenwohnbereichen eingehalten bzw. unterschritten.**

(Nachrichtlicher Hinweis: Die Bebauung der Objekt Nr. 41 bis 43 sind durch den Straßenlärm der vorhandenen Straße B3 vorbelastet.)

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurde jeweils die reflektierende und beugende Wirkung von im Umfeld befindlichen Nachbargebäuden und Wirtschaftsgebäuden berücksichtigt.

Die in dieser Untersuchung berechneten Immissionsorte liegen an den jeweils ungünstigsten Gebäuden und deren Gebäudeseiten. Nicht untersuchte Gebäude liegen sämtlich in Bereichen mit niedrigeren Beurteilungspegeln oder liegen soweit von den Lärmquellen der neuen Straße entfernt, daß von vorne herein ein Anspruch auf Lärmschutz auszuschließen ist.

## **6. Lärmschutzmaßnahmen**

Lärmschutzmaßnahmen in aktiver und/oder passiver Form sind nicht erforderlich.

## **7. Kosten des Lärmschutzes**

Es fallen keine Kosten für Lärmschutz an.

## Fundstellen (Lärmvorsorge)

- "Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)" vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 14.05.1990 (veröffentlicht: BGBl 1990, Nr. 23, S. 880 ff)
  - "Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung - 16. BImSchV)" vom 12.06.1990 (veröffentlicht: BGBl. 1990, S. 1036 ff)
  - "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)" bekanntgegeben vom BMV mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1990 vom 10.04.90 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1990 , Heft 7, S. 258 ff) unter Berücksichtigung der Berichtigung Februar 1992, bekanntgegeben 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 (Verkehrs- wege-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 -“, bekanntgegeben vom BMV mit ARS Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1997, Heft 12 S. 434 ff)

Bearbeitet:

Ing. – Büro H. FREUDENHAMMER  
Lüneburg, den 30. 11. 2000

Freudenhammer

.....  
(Dipl.-Ing. H. Freudenhammer)