



Freistaat Sachsen

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
-Zentrale-

BAB A 4

AD Dresden - Nord bis AS Bautzen - Ost

Voruntersuchung zur Lärmsituation

Gemeinde Wachau

Inhaltsverzeichnis

- 1. Gesetzliche Grundlagen, Untersuchungsergebnisse, Würdigung**
- 2. Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen für den Bereich Dresden bis Bautzen**
 - 1.1 Tabellarische Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse
 - 1.2 Übersichtslagepläne
- 3. Schalltechnische Untersuchung**
 - 2.1 Schalltechnische Untersuchung zur Lärmsanierung

1. Gesetzliche Grundlagen, Untersuchungsergebnisse, Würdigung

Gesetzliche Grundlagen

Der gesetzliche Lärmschutz an öffentlichen Straßen ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 41 ff. BImSchG) und in der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) geregelt. Gemäß dieser Verordnung besteht ein Rechtsanspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge nur im Zusammenhang mit dem Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen. In den Planfeststellungsbeschlüssen für den abschnittswise Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 4 zwischen dem Autobahndreieck (AD) Dresden-Nord und der Anschlussstelle (AS) Bautzen-Ost aus den 1990er Jahren wurden die Belange des Lärmschutzes auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen und schalltechnischer Untersuchungen für das Prognosejahr 2010 nach dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren (RLS-90) abschließend geregelt sowie die erforderlichen aktiven Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte und passiven Schutzmaßnahmen zur Kompensation verbleibender Grenzwertüberschreitungen festgesetzt.

Da der Anspruch auf Lärmvorsorge keine Dauerverpflichtung des Bundes als Straßenbaulastträger der BAB A 4 enthält, sondern allein zum Zeitpunkt des Neubaus bzw. der wesentlichen Änderung einer Straße greift, sind die §§ 41, 42 BImSchG in allen anderen Situationen von erhöhtem Verkehrs- und Lärmaufkommen nicht anwendbar.

Ist es baubedingt, aber ohne Vorliegen einer wesentlichen Änderung, zu einer Verkehrszunahme und deshalb zu einer Lärmerhöhung gekommen, so sind bei Überschreitung der entsprechenden Auslösewerte die Regelungen zur Lärmsanierung gemäß den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Verkehrslärmschutzrichtlinien - VLärmSchR 97) anzuwenden. Auf Maßnahmen der Lärmsanierung besteht kein Rechtsanspruch. Sie sind eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers und können nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt werden. Bei aktiven Maßnahmen (z. B. Wände, Wälle) an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes werden 100 % der Kosten übernommen. Bei passiven Maßnahmen an Gebäuden (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) werden dem Gebäudeeigentümer maximal 75 % der Kosten erstattet, mindestens 25 % der Kosten müssen von ihm selbst getragen werden.

Ein Anspruch auf Lärmschutz ist ausnahmsweise auch unter den Voraussetzungen des § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) möglich und zwar dann, wenn die Verkehrszunahme und die mit ihr verknüpfte Lärmzunahme eine nicht voraussehbare nachteilige Wirkung bezogen auf den ursprünglichen, dem Autobahnbau zu Grunde liegenden Planfeststellungsbeschluss darstellen. Die Betroffenen können in diesem Fall verlangen, dass dem Träger der Straßenbaulast durch die Planfeststellungsbehörde Maßnahmen auferlegt werden, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen.

Der Baulastträger muss allerdings nicht auf jede geringfügige Erhöhung der Lärmwirkungen mit Nachbesserungen reagieren. Wann „nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen“ im Sinne von § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, hat das Bundesverwaltungsgericht in einer Leitentscheidung (Urteil vom 7. März 2007, Az. 9 C 2/06) festgelegt.

Danach liegen diese Wirkungen erst dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Das ist grundsätzlich erst der Fall, wenn der nach der bei Aufstellung des Plans methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB (A) bzw. nach der Rundungsregel um mindestens 2,1 dB (A) überschritten wird. Der Anspruch besteht außerdem nur dann, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit der Wirkungen nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte.^{1) 2)}

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Schreiben vom 19. August 2019 der Aufnahme von Planungen für den acht-streifigen Ausbau der BAB A 4 zwischen dem AD Nossen und dem AD Dresden-Nord und für den sechs-streifigen Ausbau zwischen dem AD Dresden-Nord und der AS Bautzen-Ost zugestimmt. Damit greifen die gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an öffentlichen Straßen erneut, so dass ein verbesserter Lärmschutz für die Anwohner geplant und nach Durchführung der erforderlichen Baurechtsverfahren im Rahmen des abschnittweisen Ausbaues langfristig umgesetzt werden kann. Die Planungen hat das SMWA der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH übertragen.

In Betracht kommen aus Lärmschutzgründen ferner verkehrslenkende Maßnahmen des Straßenrechts. Die Rechtsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergeben sich aus § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Insbesondere bei Überschreitung der in den Richtlinien festgelegten Richtwerte kommen derartige Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) in Betracht.

Nach den Vorgaben des Bundesgesetzgebers im § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen allerdings nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist und eine Gefahrenlage besteht. Die Anordnungen müssen daher immer auf die Beseitigung von im Einzelfall entstehenden Gefahren gerichtet sein und somit Ausnahmecharakter haben.

Notwendig ist in jedem Fall eine sachgerechte Entscheidung, die sowohl der Abwehr vom Straßenverkehrslärm ausgehender Gefahren für die Wohnbevölkerung als auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und somit dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger und den Transportanforderungen der Wirtschaft Rechnung trägt. Eine sorgfältige Abwägung ist insbesondere bei den Bundesfernstraßen vorzunehmen. Auf Grund ihrer Netz-, Transport- und Entlastungsfunktion nach dem Bundesfernstraßengesetz hat auf diesen Straßen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht. Nur wenn möglichst wenige Beschränkungen vorhanden sind, können sie ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Strecken zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, erfüllen.

- 1) Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder vom 18. Juni 2007, Az. S13/7144.2/01 – 695626
- 2) Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages: „Sachstand: Lärmbekämpfung an Straßen und Eisenbahnstrecken - Rechtliche Grundlagen von Lärmvorsorge und Lärmsanierung im Landverkehr“ WD 7 – 3000 – 213/10 vom 16. September 2010

Untersuchungsergebnisse

1. Prüfung der Überschreitung der **Auslösewerte zur Lärmsanierung** in Abhängigkeit von der Gebietseinstufung 67/57 dB (A) bzw. 69/59 dB (A) tags/nachts

Die seit 2010 geltenden Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes werden im Bereich der Gemeinde Wachau in einer Ortslage an insgesamt 5 Gebäuden überschritten.

Eine spürbare Verbesserung der bestehenden Lärmsituation ist mit diesem Instrument nicht zu erreichen, da die ermittelten Lärmbetroffenen nach den Planfeststellungsbeschlüssen zumeist schon Ansprüche auf passiven Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge hatten und diese Leistungen überwiegend auch in Anspruch genommen wurden. Im Ergebnis der gebäudeakustischen Gutachten wären daher keine bzw. nur vereinzelte Fenster bzw. Lüfter erforderlich, deren Einbaukosten zu mindestens 25 % durch die Eigentümer getragen werden müssen.

2. Prüfung der **Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV** von 70/60 dB (A) tags/nachts

In einer Ortslage werden an zwei Gebäuden die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV für Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete festgelegten Richtwerte von 70/60 dB (A) tags/nachts überschritten.

Für die Lärmbetroffenen besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Abwägung zwischen den Individualinteressen (Geschwindigkeitsbeschränkung nach § 45 StVO) auf der einen und den Belangen des Verkehrs auf der anderen Seite durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde (LASuV). Die bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV bestehende Pflicht zur fehlerfreien Ermessensausübung kann sich bei Überschreitung der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV festgelegten Richtwerte zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten. Bezogen auf die Funktion von Bundesautobahnen dürften im betreffenden Abschnitt der BAB A 4 signifikante Verkehrsbeschränkungen allein aus Lärmschutzgründen kaum in Betracht kommen. Unabhängig von der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde werden die daraus ggf. resultierenden Wirkungen auf die Wahrnehmung des Autobahnärmes nur sehr gering sein.

3. Ermittlung der **Erheblichkeit der Lärmzunahme** im Vergleich zu den Baurechtsverfahren in den 1990er Jahren (Prognosehorizont 2010)

Ziel war es, die derzeitige Lärmsituation auf der Grundlage schalltechnischer Berechnungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) abzubilden und zu ermitteln, ob durch die gegenüber den Baurechtsverfahren veränderte Lärmsituation nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen im Sinne von § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eintreten. Diese liegen dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmwirkungen kommt. Das ist grundsätzlich erst der Fall, wenn der nach der damaligen methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB (A) bzw. nach der Rundungsregel um mindestens 2,1 dB (A) überschritten wird.

Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB (A) kann ausnahmsweise dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (BVerwG, Urteil vom 7. März 2007, Az. 9 C 2.06).

Mit der heutigen Verkehrsbelegung (Analyse 2017) ist in den 3 Ortslagen zwischen der AS Ottendorf-Okrilla und der AS Pulsnitz eine Lärmzunahme im Vergleich zum Prognosehorizont 2010 aus dem Baurecht festzustellen. In 3 Ortslagen ist die Lärmzunahme aktuell mit größer als 2,1 dB (A) in der Nacht zum Vergleichsjahr 2010 als erheblich einzustufen. Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV werden dabei überschritten.

Bundes- und Landesverkehrsprognosen gehen von weiteren erheblichen Steigerungen, insbesondere im Güterverkehr, aus. Diese werden sich hauptsächlich auf den Bundesautobahnen und vor allem auch auf der BAB A 4 einstellen. Nach der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 muss für alle Ortslagen mit mehr als 3 dB (A) Zusatzbelastung zum Prognosehorizont 2010 in der Nacht gerechnet werden.

Würdigung

Grundsätzlich werden nachträgliche Schutzmaßnahmen nicht von Amts wegen, sondern nur auf Antrag angeordnet. Die Planfeststellungsbehörde kann nachträgliche Maßnahmen jedoch auch von Amts wegen anordnen, sofern nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen nicht nur für planbetroffene Dritte, sondern auch für das Wohl der Allgemeinheit eintreten (vgl. Neumann in: Stelkens/Bonk/Sachs, Kommentar VwVfG, 8. Auflage, Rn 84 zu § 75 und Rn 116 zu § 72; Ramsauer/Wyysk in: Kopp/Raumsauer, Kommentar VwVfG, 17. Auflage, Rn 42 zu § 75).

Aufgrund der Vielzahl von Lärmbetroffenen ist vorliegend nicht nur die Gesundheit einzelner, sondern auch die Gesundheit der Menschen als Gemeinwohlbelang betroffen. Die Anordnung von Amts wegen ist zudem zweckmäßig, da ein schlüssiges Gesamtkonzept den Lärmschutz effektiver gewährleisten kann als dies bei der isolierten Betrachtung einzelner betroffener Antragsteller der Fall wäre. Des Weiteren könnten auch die planbetroffenen Gemeinden, die sich bereits an das LASuV gewandt haben, nachträgliche Schutzvorkehrungen beantragen, sofern sie durch die unvorhersehbaren nachteiligen Wirkungen in ihrer Planungshoheit betroffen sind (BVerwG, Urteil vom 1. Juli 1988, Az. 4 C 49/86 und Urteil vom 12. August 1999, Az. 4 C 3/98). Dies wäre jedoch konkret nachzuweisen. Nicht zuletzt steht es dem Vorhabenträger im Rahmen seines generellen Planungsermessens frei, bei unvorhersehbaren nachteiligen Wirkungen zum Wohl der Allgemeinheit bauliche Änderungen der Straße in Form aktiver Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe des Planfeststellungsrechts durchzuführen. Der Vorhabenträger kann jedoch nicht isoliert von nachträglichen Anordnungen der Planfeststellungsbehörde Ansprüche auf passiven Lärmschutz feststellen. Insgesamt erscheint es daher am zweckmäßigsten, wenn die Landesdirektion Sachsen die nachträglichen Schutzmaßnahmen von Amts wegen anordnet.

Aus den vorgenannten Gründen sollte in einen Planungsprozess eingetreten werden, um Schallschutzmaßnahmen zum Ausschluss der nicht voraussehbaren nachteiligen Wirkungen zu erarbeiten. Die Planungen des LASuV bzw. ab 2021 der Autobahn GmbH des Bundes könnten dann in ein Planänderungsverfahren mit dem Ziel münden, die Lärmsituation für die Betroffenen auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse und der gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an öffentlichen Straßen einheitlich und nachhaltig zu verbessern.

Insbesondere kommen im betreffenden Abschnitt der BAB A 4 folgende Lärminderungsmaßnahmen einzeln bzw. in Kombination in Betracht:

- Errichtung von Abschirmeinrichtungen
- Erweiterung bestehender Abschirmeinrichtungen (in Länge und/oder Höhe, Lückenschlüsse zwischen bestehenden Lärmschutzanlagen oder an Überführungsbauwerken)
- Einbau einer Fahrbahndeckschicht mit höherer Lärminderungswirkung
- Ergänzung des passiven Lärmschutzes an schutzbedürftigen Gebäuden
- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Voruntersuchung zur Lärmsituation an der BAB A 4

Gemeinde Wachau

tabellarische Zusammenstellung der untersuchten Ortslagen

Nr.	Ortslage	Planfeststellung 1994 (Prognose 2010)			Analyse 2017 (SVZ)						Prognose 2030			
		LrT LrN (dB(A))	Anzahl Gebäude >IGW	70/60 dB(A) Überschr.	LrT LrN (dB(A))	Teil 1		Teil 2	Teil 3		LrT LrN (dB(A))	Teil 1		Teil 2
						Lärm- zunahme (dB(A))	Anzahl Gebäude >IGW		70/60 dB(A) Überschr.	Auslösewerte überschritten		Anzahl Gebäude	Lärm- zunahme (dB(A))	
1	Seifersdorf (WA,MI)	32 – 56 27 – 52	7 (max. 2,1 dB(A))	nein	33 – 58 29 – 54	T: 1,2 – 1,3 N: 2,4 – 2,5	Z1 / Z2 17 / 17 (max. 4,5 dB(A))	nein	nein	0	34 – 58 30 – 55	T: 1,8 – 1,9 N: 3,1 – 3,2	28 (max. 5,2 dB(A))	nein
2	Wachau (WA,MI,GE)	42 – 69 38 – 64	8 (max. 14,8 dB(A))	ja (n=2)	43 – 70 40 – 67	T: 1,2 – 1,3 N: 2,4 – 2,5	20 / 20 (max. 17,2 dB(A))	Ja (n=2)	tags+nachts (max. 8,4 dB(A))	5	44 – 71 40 – 67	T: 1,8 – 1,9 N: 3,1 – 3,2	26 (max. 17,6 dB(A))	Ja (n=2)
3	Leppersdorf (WA,MI,GE)	43 – 58 38 – 53	4 (max. 2,1 dB(A))	nein	44 – 60 41 – 56	T: 0,9 – 1,3 N: 2,0 – 2,5	43 / 43 davon 4x Wochenendhaus (max. 4,5 dB(A))	nein	nein	0	45 – 60 41 – 57	T: 1,8 – 1,9 N: 3,0 – 3,2	68 davon 7x Wochenendhaus (max. 5,2 dB(A))	nein
Summen			19	2 Geb.			80 / 80	2 Geb.		5			122	2 Geb.

Teil 1: Ermittlung der Erheblichkeit der Lärmzunahme gegenüber der Planfeststellung

Teil 2: Prüfung der Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70/60 dB(A)

Teil 3: Prüfung der Überschreitung der Auslösewerte zur Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietseinstufung 67/57 bzw. 69/59 dB (A)

Erläuterungen zu Spalte **Analyse 2017:**

Spalte Anzahl Gebäude >IGW

Z1 / Z2:

Z1: Anzahl Objekte mit Grenzwertüberschreitung

Z2: Anzahl Objekte mit Grenzwertüberschreitung und Lärmzunahme >2,1 dB(A)

Die Anzahl der Gebäude > IGW wurde z.T. über die Lage der IGW-Isophone in 2 m über Gelände in einer Konfliktkarte ermittelt (eingeschränkter Umfang der Einzelpunktberechnungen).

Für die Ermittlung der Anzahl der Gebäude > IGW im Bereich Gesundbrunnen (Blockbebauung) gilt: Haus-Nr. = Gebäude.

Begriffsdefinitionen, Abkürzungen und Indizes

Auslösewert	Wert für den Beurteilungspegel, der zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche an bestehenden Straßen festgelegt ist.
Lr,T bzw. Lr,N	Beurteilungspegel für den Tag bzw. für die Nacht
Tag	Zeitraum zwischen 6.00 Uhr morgens und 22.00 Uhr abends
Nacht	Zeitraum zwischen 22.00 Uhr abends und 6.00 Uhr morgens
IGW	Immissionsgrenzwert => Wert für den Beurteilungspegel, der zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen entsprechend der 16. BImSchV festgelegt ist.
WA	Wohngebiet Gebietseinstufung nach 16. BImSchV
MI	Misch-, Dorf- und Kerngebiet Gebietseinstufung nach 16. BImSchV
GE	Gewerbegebiet Gebietseinstufung nach 16. BImSchV
SO	Sondergebiet Schule, Pflegeheim Gebietseinstufung nach 16. BImSchV
SVZ	Straßenverkehrszählung