

Beilage Z

**Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Umweltrecht**

Landhausplatz 1
A-3109 St. Pölten

Ihre Nachricht vom: 3.2.2010
Ihr Zeichen: RU4-U-229
Unser Zeichen: Zu 90-4/1-08
Bearbeiter: E. Pfisterer
Datum: 12.2.2010
Umfang: 3 Seiten

Betrifft: **Land Niederösterreich; Ansuchen um Genehmigung des Vorhabens
B25 Umfahrung Wieselburg gemäß § 5, UVP-G 2000**

**Ausführungen zur Stellungnahme der Marktgemeinde Petzenkirchen betreffen den
Fachbereich Lärmschutz:**

Die in der RVS 4.2.11 unter Punkt 6 angegebene Schwankungsbreite von 10 dB in 70-220 m Abstand bezieht sich auf Messungen und insbesondere die Messortwahl zum Zwecke der Kalibrierung der Rechenmodelle. Daraus wird abgeleitet, dass kurzzeitige Messungen in größeren Entfernungen zum Vergleich mit den Rechenwerten (Kalibrierung) nicht herangezogen werden sollen.

Diese Streubreiten beziehen sich nicht auf die vorliegenden Rechenergebnisse. Hiezu wird in der RVS ausgeführt, dass die Berechnungen immer von günstigen Schallausbreitungsbedingungen, d.h. Mitwind und leichte Inversion ausgehen und daher die berechneten Schallpegel auf der sicheren Seite für den durch Verkehrslärm betroffenen Bürger liegen. Diese Aussage wird auch durch die Ergebnisse aus dem vom Umweltbundesamt 2008 organisierten Ringversuch bestätigt.

In den Projektunterlagen, Einlage 2105.01, gibt beispielsweise für den angesprochenen Punkt W386 zwei Ergebnisse, nämlich auf Seite 5 für die SW-Fassade und auf Seite 18 für die NW-Fassade. Diese zweite Tabelle, beginnend auf Seite 16, wurde über Veranlassung des LärmSV ergänzend erstellt, um das Auffinden aller Fassaden schutzwürdige Objekte bzw. Objektsbereiche zu ermöglichen.

Die Aussage über eine Schwankungsbreite des Lärmrechenmodells bezieht sich allgemein auf die typische Streubreite von schalltechnischen Rechenmodellen. Wie schon oben ausgeführt, berücksichtigt das verwendete Rechenmodell RVS 4.2.11 Mitwind und leichte Inversion und liefert Ergebnisse auf der sicheren Seite, was mit dem Ringversuch des UBA bestätigt wurde. Nachdem das Rechenmodell für alle Planfälle verwendet wurde betrifft die Schwankungsbreite natürlich auch den Planfall 0.

Zur Auswahl der betrachteten Immissionsorte wird ausgeführt, dass es ausreicht bei Häusergruppen oder –zeilen die kritischen Randlagen zu untersuchen. Es ist nicht erforderlich, jedes Haus einzeln zu untersuchen, weil sich damit keine anderen Maßnahmen am Projekt ergeben als es die Ergebnisse für die exponierten Lagen erfordern.

Im schalltechnischen Gutachten der UVE wird vom Einsatz von Ramm- und Bohrgeräten ausgegangen. Im Baukonzept der UVE wird zunächst allgemein wiederum von Ramm- und Bohrgeräten gesprochen. In der Liste der zum Einsatz gelangenden Baugeräte wird jedoch konkret der Einsatz von Bohrpfahlgeräten angegeben. Bohrgeräte weisen geringere Schallemissionen als Rammgeräte auf und wären im Sinne des Nachbarschaftsschutzes zu bevorzugen. Im angesprochenen Absatz der zusammenfassenden Beurteilung wird darauf hingewiesen, dass Rammarbeiten zu höheren Baulärmimmissionen führen und es wurden unabgänglich von Einsatz des Gerätetypus Maßnahmen vorgegeben, die vom medizinischen SV in den Auflagen I.19.5 und I19.6 formuliert wurden.

Die Äußerung im Zuge des Ortsaugenscheines betreffend „rechenbar“ und „die Wahrheit liegt irgendwo dazwischen“ wurde im Zusammenhang mit der Frage auf den Einfluss des Umfahrungslärms auf den Lärm der Bestandsstraßen abgegeben. Berechnet und als Ergebnis ausgewiesen wird der Mittelwert aufgrund der mittleren stündlichen Verkehrsmengen der Bestandsstraße und der Umfahrungsstraße. Im Tagesverlauf ändert sich verkehrsflussabhängig das Verhältnis der Geräuschanteile zwischen dem Lärm von den Bestandsstraßen und der Umfahrung. Beispielsweise wird morgens, wenn aus den Siedlungen zwecks Arbeitsantritt mehr Verkehr stattfindet vergleichsweise auch der Lärm von den Bestandsstraßen mehr Einfluss bewirken, während in anderen Zeitabschnitten das Verhältnis anders sein kann. Entsprechend den einschlägigen Regelwerten wird der Mittelwert über die Tagesabschnitte für alle Straßenzüge berechnet und angegeben – was in meiner Äußerung als „die dazwischen liegende Wahrheit“ gemeint war.

Betreffend die Feststellungen zum Entlastungseffekt wird festgehalten, dass aus der Sicht des Lärmschutzes ein besserer Minderungserfolg wünschenswert wäre. Die schalltechnischen und medizinischen Schutzziele werden aber durch die passiven und aktiven Maßnahmen auch ohne zusätzliche Schallminderungsmaßnahmen erfüllt. Der Vorschlag zur Ausführung von verkehrsleitenden oder verkehrberuhigenden Maßnahmen ist als Empfehlung im Sinne des Lärmschutzes zu sehen, dessen Umsetzung natürlich nur abhängig von anderen Bewertungskriterien erfolgen soll.

Die Berechnung der Immissionen erfordert eine hohe Anzahl von Rechenschritten, die nur mehr mit EDV-Programmen auf der Basis von dreidimensionalen Modellen zu bewältigen sind. Die Berechnung der Lärmimmissionen von Straßen in Einschnitten, in ebener Lage, oder auf Dämmen ist durch die RVS 04.02.11 geregelt, ebenso die Berücksichtigung von Abschirmungen durch Lärmschutzwände, Dämme, Geländekanten und Gebäude. Die Ergebnisse stützen sich auf theoretische Grundlagen bezüglich der Verkehrsströme, elektronisch verarbeitete Vermessungsdaten etc.

Der SV für Lärm, kann die Ergebnisse in der UVE nur auf ihre Plausibilität prüfen, eine exakte Nachrechnung ist im Rahmen der UVP nicht vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass sich der Verfasser der lärmtechnischen Untersuchung der UVE als staatlich befugter und beedeter Zivilingenieur seiner fachlichen Verantwortung bewusst ist. Wie schon ausgeführt, liefert das Rechenmodell zwar Ergebnisse auf der sicheren Seite. Als Prüfinstrument steht im Sinne der größtmöglichen Sicherheit jedoch nur eine Messdurchführung zur Verfügung.

Aus diesem Grund wurden Kontrollmessungen vorgeschrieben und Kriterien festgelegt, wann ein Handlungsbedarf für zusätzliche Maßnahmen gegeben ist. Zusätzliche Maßnahmen können beispielsweise eine Geschwindigkeitsbeschränkung, eine Erhöhung/Verlängerung der Lärmschutzwände, etc. sein. Aufgrund der fortschreitenden Entwicklungen im Bereich der Geräuschreduktion an der Entstehungsstelle z.B. lärmreduzierte Reifen, bessere Motorkapselungen, Verbesserungen an den Karosserien zur Minderung der Luftgeräusche etc. erscheint eine Vorgabe konkret zu setzender Maßnahmen an dieser Stelle nicht zweckmäßig, da in Zukunft auch andere innovative Möglichkeiten zur Verfügung stehen können.

Bezüglich der Erhöhung der Lärmschutzwand in Teilbereichen um 0,5 m wird auf die Ausführungen im Teilgutachten 12 Lärmschutz verwiesen. Sie dient dazu den Immissionsschutz im Obergeschoß zweier Häuser entsprechend auszulegen bzw. abzusichern, die in der UVE nicht behandelt, wurden.

Die Projektunterlagen wurden fachlich überprüft und sind ein geeignetes Instrument zur Bewertung der projektspezifischen Lärmauswirkungen. Die vorgelegten Ergebnisse werden als plausibel bewertet.

Zu I.12.7: Die Durchführung der Messungen im 3-Jahresintervall mit 2020 zu begrenzen begründet sich darin, dass aus den bis dahin stattgefundenen Messungen die Richtigkeit der Immissionsergebnisse und der Verkehrsentwicklung soweit klargelegt ist, um die Erfordernis von Maßnahmen festlegen zu können.

Bei den vorübergehenden Baulärmimmissionen ist keine Bewertung nach ortsüblichen Kriterien vorgesehen. Die Problematik bei der Durchführung diese Tätigkeiten kann nach Ausschöpfung aller technischen Maßnahmen abhängig von der Höhe der verbleibenden Schallpegel nur durch zeitliche Beschränkungen oder durch organisatorische Maßnahmen gemeinsam mit den betroffenen Anrainern gelöst werden. Messungen des sekundären Luftschalls würde hier zu keiner anderen Lösung führen können.

Erich Pfisterer

NOVAKUSTIK Lärmschutztechnik GmbH