Lärmaktionsplan der Gemeinde Bardowick

Auftraggeber:

Samtgemeinde Bardowick
Schulstraße 8
21357 Bardowick

Auftragnehmer:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg
Tel.: 0 40 / 38 99 94 -0

Bearbeiter:

Carsten Kurz
Marion Bing

Hamburg, den 01. September 2009

Lärmaktionsplan der Gemeinde Bardowick gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Gemeinde Bardowick liegt am Ufer der Ilmenau im Landkreis Lüneburg in Niedersachsen, nördlich der Stadt Lüneburg. Die Gemeinde wächst im Norden Lüneburgs mit der Stadt zusammen.

Bardowick hat 6.189 Einwohner (Stand: 30.06.2008) und erstreckt sich auf eine Fläche von 23,25 qkm. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 266 Einwohnern je qkm. Die Anzahl der Wohnungen in Bardowick beträgt 2600.

Über die BAB A250 besteht eine Autobahnverbindung nach Lüneburg und Hamburg. Bardowick liegt außerdem an der Bahnstrecke Hamburg – Hannover und verfügt über einen kleinen Bahnhof, der im Stundentakt von den Metronom Regional-Zügen auf der Strecke Hamburg - Lüneburg bedient wird.

Betrachtet wird in der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie nur der Eisenbahnlärm, da der von der Autobahn ausgehende Straßenlärm unterhalb dem vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz empfohlenen Auslösekriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes liegt (s. Kap. 1.4).

Die Haupteisenbahnstrecke verläuft überwiegend direkt parallel zur BAB A250 und durchzieht das südwestliche Gemeindegebiet von Bardowick in Ost-West-Richtung auf einer Länge von rd. 5,5 km. Die Strecke ist zweigleisig ausgebaut und weist über 60.000 Zugbewegungen pro Jahr auf.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Samtgemeinde Bardowick Schulstraße 8 21357 Bardowick Telefon: 04131 / 120-0 Fax: 04131 / 120-1802 E-Mail: s.ahlers@samtgemeinde-bardowick.de Internet: www.samtgemeinde-bardowick.de Gemeindeschlüssel: 03355402	*Flecken Bardowick* *Schulstraße 8* *21357 Bardowick* *Telefon: 04131 / 120-0* *Fax: 04131 / 120-1802* *E-Mail:* *Internet: www.samtgemeinde-bardowick.de* *Gemeindeschlüssel: 03355004*

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG[1] sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz[2] von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie entgegenwirken. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren.

Die Belastungsschwelle, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen, stellen die Auslösewerte der Aktionsplanung zur Lärmminderung dar.

Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Lärmminderungsplanung vorliegt. Auch die nationale Umsetzungsgesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Die Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} decken sich mit der ersten Stufe der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele.

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt und Klimaschutz empfiehlt den Gemeinden, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen. Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} von 70 dB bzw. L_{Night} von 60 dB für Hauptverkehrsstraßen und ein Mittelungspegel L_{DEN} von 65 dB bzw. L_{Night} von 55 dB für Hauptflugplätze empfohlen. Diese Auslösewerte werden in Bardowick nur durch den Schienenlärm überschritten. Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

[1] RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

[2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 18.12.2006; BGBL I 3180

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkarten und die Lärmstatistik mit den geschätzten Zahlen der belasteten Menschen, Flächen und Wohnungen wurden vom Eisenbahnbundesamt (EBA) für die Haupteisenbahnstrecken (> 60.000 Zugbewegungen pro Jahr) des Bundes erarbeitet und sind unter laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de veröffentlicht.

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Menschen:

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Schienenlärm		L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Schienenlärm
über 55 bis 60	2.360		über 50 bis 55	2.050
über 60 bis 65	950		über 55 bis 60	750
über 65 bis 70	370		über 60 bis 65	320
über 70 bis 75	190		über 65 bis 70	150
über 75	50		über 70	40
Summe	3.920		Summe	3.310

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Fläche und Wohnungen

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen*	Kranken-häuser
über 55 dB(A) L_{DEN}	9,8	1.830	2	0
über 65 dB(A) L_{DEN}	3,5	281	0	0
über 75 dB(A) L_{DEN}	0,8	21	0	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken.

In der Gemeinde Bardowick sind ca. 3.920 Personen und somit rund 64 % der Einwohner durch Umgebungslärm über 55 dB(A) L_{DEN}, verursacht durch die Haupteisenbahnstrecke, betroffen.

Von hohen Belastungen mit potenziell gesundheitsgefährdender Wirkung über 65 dB(A) L_{DEN} sind 610 Personen, über 55 dB(A) L_{Night} sind 1260 Personen betroffen. Dies entspricht für den Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) knapp 20 % der Gesamtbevölkerung Bardowicks.

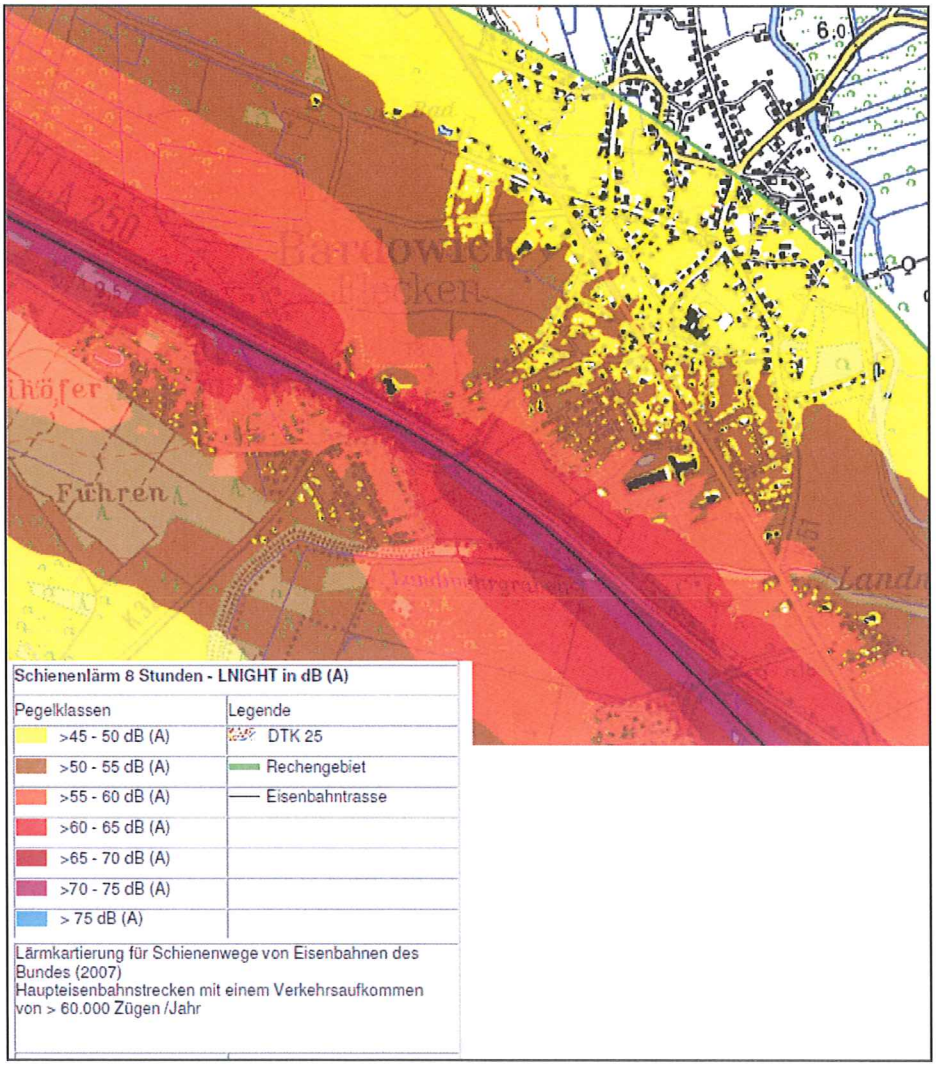
Sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 70 dB(A) sind bei 240 und L_{Night} über 60 dB(A) bei 510 Bewohnern gegeben. Dies sind für den Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) gut 8 % aller Bewohner der Gemeinde Bardowick.

Die Zahl der von Umgebungslärm durch Haupteisenbahnstrecken betroffenen Personen in Bardowick ist somit bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl als sehr hoch, die Höhe der schalltechnischen Belastung als hoch zu bewerten.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Entsprechend der Lärmkartierung des EBA ergeben sich die höchsten Lärmbelastungen in Bardowick in den Wohngebieten südlich der Eisenbahntrasse. Der gesamte Bereich wird allein durch den Eisenbahnlärm nachts mit über 50 dB(A) belastet (vgl. Abb 1). Die höchsten Belastung in diesem Bereich bestehen an den Straßen „Vögelsener Weg", „Schillingskamp" und „Kiefernring" sowie „Radbrucher Weg". Hier werden an einigen Wohngebäuden nachts Werte von über 65 dB(A) L_{Night} erreicht (vgl. Abb 1).

Abbildung 1: Ausschnitt aus der Schienenlärmkarte L_{Night}

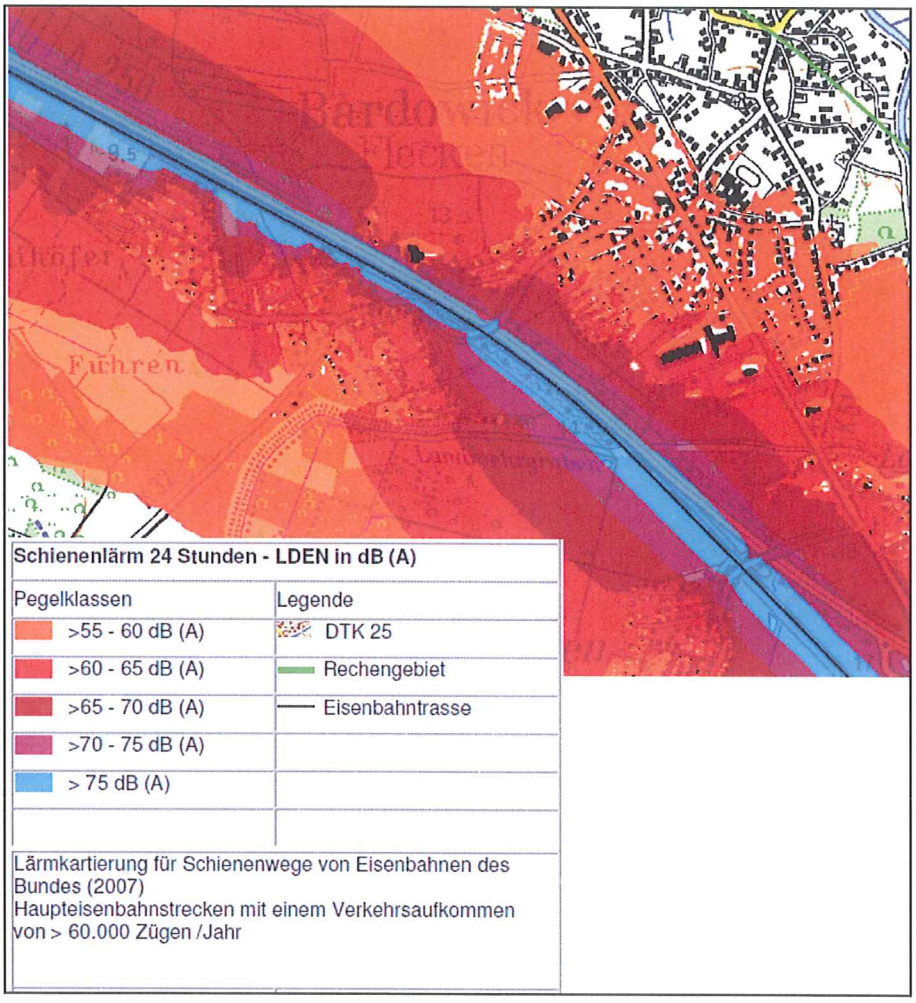


Aber auch nördlich der Eisenbahntrasse wird allein durch den Eisenbahnlärm das Wohngebiet zwischen Autobahn und Hamburger Landstraße sowie an der Straße „Am Hofkamp" nachts mit z.T. über 50 dB(A) L_{Night} belastet.

Die Einzelgebäude an der Straße „Im Bruch“ werden nachts z.T. mit Werten von über 65 dB(A) L_{Night} belastet. Berücksichtigt man weiterhin, dass in diesem Bereich die BAB A250 in einem Abstand von ca. 200m bis 400m verläuft und weder an der Bahntrasse noch an der Autobahn Schallschutzwände vorhanden sind, so ergibt sich eine erhebliche Belastung der hier wohnenden Bevölkerung.

Im ganztägigen Beurteilungszeitraum L_{DEN} ergibt sich eine vergleichbar hohe Belastung. So werden trassennahe Wohngebäude am „Schillingskamp“, „Kiefernring“ und „Radbrucher Weg“ ganztags mit L_{DEN} über 75 dB(A) belastet (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2: Ausschnitt aus der Schienenlärmkarte L_{DEN}



Die Schienenlärmkarten sind vom Eisenbahnbundesamt in einem Kartenservice unter www.laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de für alle kartierten Haupteisenbahnstrecken der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie veröffentlicht.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

An der Eisenbahnstrecke und der BAB A250 bestehen im Bereich von Bardowick bereits auf längeren Abschnitten Schallschutzwände und Schallschutzwälle.

Südlich der Bahntrasse besteht östlich der Überführung der K32 bis zur Gemeindegrenze ein 3,5m hoher Schallschutzwall. Westlich an der Überführung der K32 befindet sich eine rd. 670m lange Schallschutzwand mit einer Höhe von 4m, daran schließt auf rd. 290m ein 5m hoher Schallschutzwall an. Im Anschluss besteht auf rd. 300m eine 5,5m hohe Schallschutzwand und anschließend auf 680m ein 5,5m hoher Wall.

Zwischen Eisenbahntrasse und BAB A250 besteht auf rd. 2770m eine 3m bzw. 5m hohe Schallschutzwand.

Nördlich der BAB A250 befindet sich im östlichen Abschnitt eine rd.1380m lange und 4m hohe Schallschutzwand.

Diese Schallschutzwände und Schallschutzwälle wurden allerdings in der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes nicht berücksichtigt. Die tatsächliche Lärmsituation stellt sich somit weniger belastet dar, als durch die Lärmkartierung des EBA ermittelt.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

Im Zuge der Planung zum 3. Gleis ist entlang der Eisenbahnstrecke Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV vorzusehen. Folgende Maßnahmen sind nach dem Planungsstand 06/2007[3] vorgesehen:

- Südwestlich der Bahnstrecke werden die vorhandenen Schallschutzwände auf einer Länge von ca. einem Kilometer im Bereich der vorhandenen Wohnbebauung in ihrer Lage verändert. In einem Teilbereich von 185m Länge wird die bestehende 4m hohe Schallschutzwand um 1m erhöht. In einem weiteren Teilbereich von 288m Länge wird die bestehende 4m hohe Schallschutzwand um 1,5m erhöht.
- Zusätzlich besteht an zahlreichen Gebäuden mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz (Schallschutzfenster, Lüfter) (Problem: in den Außenbereichen werden die Grenzwerte weiterhin überschritten).

Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird eine Reduzierung der Lärmbelas-

[3] Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung für den dreigleisigen Ausbau im Streckenabschnitt Stelle-Lüneburg. BMH Juni 2007

tung der Bürgerinnen und Bürger in Bardowick erreicht.

Neben diesen geplanten Maßnahmen wird von der DB AG gefordert, alle Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes auszuschöpfen. Durch weitere Erhöhung der Schallschutzwände (bei Höhen unter 5m) und eine regelmäßige Gleispflege (das sogenannte „Besonders überwachte Gleis") soll eine weitere Reduzierung der Belastung erreicht werden.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, *„ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen"* (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ruhigen Gebiete in Zukunft zu vermeiden ist. Eine Definition ruhiger Gebiete ist weder in der Richtlinie 2002/49/EG noch in deren nationaler Umsetzung dem §47 BImSchG vorgegeben.

Die Auswahl und Festlegung der ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, ist in das Ermessen der zuständigen Behörde, der Gemeinde Bardowick, gestellt. Als ruhige Gebiete außerhalb der Ballungsräume kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete [4]. Dabei sollte „ein besonderer Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete gesetzt werden, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können" [5].

Vorgeschlagen wird,

- den Bereich der Ilmenauniederung nördlich von Bardowick, der auch als FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen" ausgewiesen ist, und
- die östlich an die Ilmenauniederung angrenzenden Waldbereich entsprechend der Ausweisung im Vorentwurf des Flächennutzungsplans [6]

als ruhige Gebiete auszuweisen.

Beim Schutz der ausgewiesenen ruhigen Gebiete vor einer Zunahme des Lärms steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Daher werden von den zuständigen Planungsträgern zukünftig alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich

[4] vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009
[5] Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure (GPG), Version 2, 13.th January 2006), European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006
[6] Samtgemeinde Bardowick (Flecken Bardowick): 37. Änderung des Flächennutzungsplans; Vorentwurf, Stand März 2009

ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der Managementansatz der EG-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema ‚Lärm' die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung der ersten Stufe sind daher auch Strategien der Lärmminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Die Gemeinde Bardowick ist von den Hauptlärmquellen Bundeseisenbahnstrecke Lüneburg – Hamburg und der Bundesautobahn A250 betroffen, die beide nicht in der gemeindlichen Baulast liegen. Daher soll auch langfristig auf die Baulastträger und die für verkehrsrechtliche Maßnahmen zuständige Behörde eingewirkt werden alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an der Autobahn und der Eisenbahnstrecke umzusetzen.

Langfristig werden im Rahmen der Bauleitplanung verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt und unverträgliche Nutzungen getrennt. Die Ausweisung von neuen Wohngebieten in verlärmten Bereichen soll durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 vermieden werden.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Werden die vorhanden Schallschutzwände und Schallschutzwälle in Bardowick in der Lärmkartierung berücksichtigt, ergibt sich eine deutliche Reduzierung der Belastetenzahlen.

Durch die zu erwartende Erhöhung von 2 Schallschutzwänden, die im Zuge der Planung des 3. Gleises vorgesehen sind, ergibt sich eine weitere Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen. Belastungen über 70dB(A) tags und 60dB(A) nachts sollten gemäß der Planung nur noch in Einzelfällen auftreten.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass beim Beurteilungspegel im Zuge der Planungen für das 3. Gleis ein Schienenbonus von –5dB(A) in Ansatz gebracht wird, der aber bei der Lärmkartierung für die Umgebungslärmrichtlinie unberücksichtigt bleibt.

Konkrete Zahlen können durch lärmtechnische Berechnungen erarbeitet werden.

4 Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Der Rat der Samtgemeinde Bardowick hat in seiner Sitzung am 26.10.2009 den Lärmaktionsplan beschlossen.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Die Lärmaktionsplanung besitzt Prozesscharakter. Daher kann ein Datum als Abschluss der Aktionsplanung nicht benannt werden.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Lärmaktionsplan wurde den Trägern öffentlicher Belange am 02.07.2009 zur Stellungnahme innerhalb von 4 Wochen zugesandt. Parallel dazu lag der Lärmaktion vom 09.07.2009 bis zum 10.08.2009 zur allgemeinen Einsicht und zur Stellungnahme öffentlich aus.

Es sind keine Einwände oder Stellungnahmen eingegangen.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden 2.000€ veranschlagt.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Die im Rahmen des Baus des 3. Gleises vorgesehenen Maßnahmen zur Lärmvorsorge werden von der DB AG finanziert.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.bardowick.de

Bardowick, den 16.11.2009

Samtgemeinde Bardowick 6 Landkreis Lüneburg

Anlage1

Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt. **Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.)**

Anwendungsbereich / Nutzung	Grenzwerte für die **Lärmsanierung** an Straßen in Baulast des Bundes [7,8] Richtwerte, bei deren Überschreitung **straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen** in Betracht kommen[9]		Grenzwerte für den **Neubau** oder die **wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen** (Lärmvorsorge) [10]		Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll [11]	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31.Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

[7] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665
[8] Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.
[9] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007
[10] Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
[11] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)