

# Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



Bürgerinitiative „Gesund Leben am Stienitzsee e.V.“  
c/o Herrn Jürgen Rudolf  
Friedrichstraße 33  
15378 Hennickendorf

*Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.  
Informations- + Geschäftszentrum des ALD  
Voltastraße 5; Gebäude 10-6  
13355 Berlin*

*Tel. (030) 340 60 38 02  
Fax (030) 340 60 38 10*

*ald@ald-laerm.de  
www.ald-laerm.de*

22.08.2016

## Bewertung der Schalltechnischen Berechnung für die Landesstraße 233, Abschnitt 010 vom 27.01.2016

1. Die Berechnung geht fehlerhaft davon aus, dass die in den Lärmschutz-Richtlinien –StV des BMVI vom 23.11.2007 genannten „Insbesondere-Werte“ Grenzwerte seien, ab denen erst straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu erwägen seien. Es ist herrschende Rechtsmeinung der Gerichte, dass auch bei Belastungen unterhalb dieser Werte derartige Maßnahmen angebracht sein können.
2. In der Berechnung wird nicht geprüft, was Tempo 30 für Lkw **und** Pkw bringen könnte. Nach der RLS-90 ergeben sich Minderungen zwischen 2,2 (ohne Lkw) und 2,7 (nur Lkw) dB(A), aufgerundet 3 dB(A), sodass das 3-dB(A)-Kriterium der Richtlinien in jedem Fall erfüllt ist. Berücksichtigt man zusätzlich den schlechten Zustand der Fahrbahn, kann mit Minderungen bis knapp 6 dB(A) durch Tempo 30 gerechnet werden,
3. Die Berechnung geht zu Lasten der Betroffenen davon aus, dass die Unebenheiten der Straße keinen Zuschlag beim Korrekturwert der Straßenoberflächen rechtfertigen. Nach eigener Inanspruchnahme sind die Straßenschäden allerdings erheblich, besonders in Hinblick auf die impulshaltigen Zusatzgeräusche des Schwerlastverkehrs (Schläge, Rumpeln, Klappern etc.). Unebenes Pflaster führt zu einer Erhöhung der Pegel um 6 dB(A) bei Tempo 50.
4. Die zu Grunde gelegten Annahmen für die Fahrzeugmengen beruhen auf Zählungen der Gesamtzahl der Kfz (DTV = 3678 Kfz/24 h) und des Anteils des Schwerverkehrs vom 04.12.-11.12.2015. Es ist zu bezweifeln, dass Zählungen im Dezember repräsentativ sind. Es hätte geprüft werden müssen, inwieweit bestimmte Transportaktivitäten aus saisonalen Gründen zu diesem Zeitraum in reduzierter Form stattfinden (z. B. Bauaktivitäten). Es ist auch unverständlich, warum nicht mit den real ermittelten Lkw-Anteilen für den Tag und die Nacht gerechnet worden ist.

Diese Kritik wurde inzwischen bestätigt durch die Berechnungen der Geräuschimmissionen von

SVU Dresden, die auf der Grundlage aktueller Zählungen (1./2.6.2016, Gutachten S. 32) auf ein DTV von 4033 Kfz und auf Lkw-Anteile von 13,4 % in der Nacht und 15,2 % am Tage kommen statt 7 bzw. 4 %. Allein durch die veränderten Verkehrsmengen und Lkw-Anteile ergeben sich für alle Immissionsorte der Berliner Straße höhere Immissionen von 2,5 am Tag und 5,1 dB(A) in der Nacht (ohne Korrekturwert für den Fahrbahnzustand). Zusätzlich führen kürzere Entfernungen der Bebauung als für die Berliner Straße 11 zu weiteren Pegelerhöhungen, in der Berechnung von SVU Dresden um bis zu 5 dB(A).

Es ist aus der vorgelegten Berechnung nicht ersichtlich, wie mit dem methodischen Problem umgegangen worden ist, dass die Zahlen von Lkw zwischen 2,8 und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht schwer zu ermitteln sind. In der Regel werden nur Lkw ab 3,5 t zul. GG gezählt und mit einem Faktor (aktuell von der Bundesanstalt für Straßenwesen mit 1,25 ermittelt) auf die Lkw ab 2,8 t zul. GG umgerechnet. Auf Seite 11 der Berechnung wird abweichend von der Definition in der RLS-90 vom „Schwerverkehrsanteil“ gesprochen.

5. Inwieweit die Annahmen zur Geometrie korrekt sind kann hier nicht bewertet werden, es soll nur darauf hingewiesen werden, dass zu niedrige Höhen des Immissionsortes zu einer Überschätzung der Bodenabsorption führen.

Nachmessungen haben ergeben, dass der Abstand des Immissionsortes der Berliner Straße 11 von der Mitte der nahegelegenen Fahrspur 16,21 m beträgt und nicht 17,15 m wie in der Berechnung angegeben, was ebenfalls zu einer geringen Erhöhung der Immissionen führt.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Immissionen mit den gewählten Eingangsdaten zu Lasten der Betroffenen deutlich zu niedrig bestimmt worden sind. Mit einer besseren Kooperation des Landesbetriebs Straßenwesen mit den sachkundigen Betroffenen hätte das sicher vermieden werden können.

Michael Jäcker-Cüppers  
Stellv. Vorsitzender des ALD