

EU-Lärmkartierungen für Niedersachsen nach einer EU-Richtlinie von 2002

Zuständig ist das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (Hr.Ahrens, Referat 34) für das Land Niedersachsen.

In dieser niedersächsischen Lärmkartierung sind zu finden u.a. die Gemeinden Hollern-Twielenfleth, Guderhandviertel und Mittelkirchen. Ich beziehe mich in meinen Ausführungen auf die Gemeinde Hollern-Twielenfleth als dort wohnender Bürger.

Mir liegen vor eine Lärmkartierung von HT (Hollern-Twielenfleth) jeweils aus dem Jahre 2012 und vom April 2018.



Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Strategische Lärmkartierung 2012 - Hauptverkehrsstraßen

Gemeinde	Hollern-Twielenfleth
Huttfleth 18	21720 Hollern-Twielenfleth
Telefon: (04142)899-0	Fax: (04142)899-138
e-mail: info@luehe-online.de	Internet: http://www.luehe-online.de

Allgemeine Informationen zur Lärmkartierung

Beschreibung der Lage (UTM-Zone 32N)
535882 / 5938688

Beschreibung der Umgebung
Watten und Marschen

Beschreibung der Flächennutzung
Ist durch die Gemeinde zu ergänzen

Einwohneranzahl der Gemeinde
3.300

Gesamtfläche der Gemeinde in qkm
20,5

Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde
1.600

Hauptverkehrsstraßenlänge in km
6,4

In der Gemeinde durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme
Ist durch die Gemeinde zu ergänzen



ZUS LLG im GAA Hildesheim, Behörde für Umwelt-, Arbeits- und Verbraucherschutz


Niedersachsen

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt,
Energie, Bauen und Klimaschutz

Strategische Lärmkartierung 3. Stufe - Hauptverkehrsstraßen

Gemeinde	Hollen-Twielenfleth
Huttfleth 18	21720 Hollen-Twielenfleth
Telefon: (04142) 899-0	Fax: (04142) 899-138
e-mail: info@luehe-online.de	Internet: http://www.luehe-online.de

Allgemeine Informationen zur Lärmkartierung

Beschreibung der Lage (UTM-Zone 32N)
32535883 / 5938686

Beschreibung der Umgebung
Watten und Marschen

Beschreibung der Flächennutzung
Ist durch die Gemeinde zu ergänzen

Einwohneranzahl der Gemeinde
3.400

Gesamtfläche der Gemeinde in qkm
20,5

Anzahl der Wohnungen in der Gemeinde
1.600

Hauptverkehrsstraßenlänge in km
6,4

In der Gemeinde durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme
Ist durch die Gemeinde zu ergänzen



ZUS LLGS im GAA Hildesheim, Behörde für Umwelt-, Arbeits-, und Verbraucherschutz

Beide Kartierungen enthalten ein Deckblatt mit allgemeinen Informationen wie die Hauptverkehrsstraßenlänge in km (6,4), die Einwohnerzahl (2012: 3300; 2018: 3400) und die Anzahl Wohnungen in der Gemeinde (2012 und 2018: 1600).

VERKKEHRSFLUT

Die zweite Seite der Kartierungen enthalten eine Gegenüberstellung der Pegelklassen in dB gemessen über den ganzen Tag (24 Stunden) und zum anderen über den Nachtbereich (von 22 bis 6 Uhr) und wieviel Menschen belastet werden.

Im unteren Bereich der zweiten Seite werden die Pegelklassen nochmals dargestellt über den Bereich von 24 Stunden und wieviel Wohnungen davon belastet sind.

*Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet.
(Stand 30.06.2012, aktualisiert am 30.06.2012)*

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach VBEB)					
Pegelklassen [dB(A)]			Pegelklassen [dB(A)]		
von		bis	von		bis
24 Stunden (L_{DEN})			22 bis 6 Uhr (L_{NIGHT})		
> 55	60	100	> 50	55	200
> 60	65	200	> 55	60	100
> 65	70	100	> 60	65	0
> 70	75	0	> 65	70	0
> 75		0	> 70		0
Summe		400			300

*Von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde.
(Stand 30.06.2012, aktualisiert am 30.06.2012)*

L_{DEN} [dB(A)]	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	1,9	200	0	0
> 65	0,4	100	0	0
> 75	0,1	0	0	0

*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen



Strategische Lärmkartierung 3. Stufe - Hauptverkehrsstraßen

Geschätzte Zahl der von Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in der Gemeinde, auf die nächste Hunderterstelle gerundet.

(Stand 06.04.2018)

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach VBEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L _{DEH})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L _{NIGHT})
> 55	60	200	> 50	55	200
> 60	65	200	> 55	60	100
> 65	70	100	> 60	65	0
> 70	75	0	> 65	70	0
> 75		0	> 70		0
Summe		500	Summe		300

Von Hauptverkehrsstraßen belastete Fläche [km²] und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Krankenhäuser und Schulen in der Gemeinde.

(Stand 06.04.2018)

L _{DEH} [dB(A)]	Durch Hauptverkehrsstraßen belastete			
	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen *	Krankenhäuser *
> 55	1,9	200	0	0
> 65	0,4	0	0	0
> 75	0,1	0	0	0

*) Bei Schulen und Krankenhäusern wird jeweils die Anzahl der belasteten Einzelgebäude ausgewiesen



Auf meine Frage an das NMfU wie die einzelnen Lärmpegelklassen mit welchen Lärmverursachern zu bewerten sind, bekam ich keine Antwort, sodass man doch auf zum Teil recht unterschiedliche Interpretationen der dB-Werte aus dem Internet angewiesen ist.

Im **Jahre 2012** werden 400 betroffene Menschen ausgewiesen, die an der Hauptverkehrsstraße 24 Stunden dem Lärmpegel von dB 55 – 70 ausgesetzt sind. In der Nacht sind „nur“ 300 Menschen vom Lärmpegel zwischen dB 50 – 60 betroffen. Was geschieht mit der Differenz von 100 Menschen? Es könnte sich über die 100 Menschen handeln, die tagsüber dem Lärmpegel von dB 55 – 60 ausgesetzt sind. Zu klären wäre aber immer noch, warum die anderen 300 Menschen plötzlich 2 dB-Klassen nach unten rutschen (himmlische Ruhe).

Die darunterstehende Aussage wieviel Wohnungen betroffen sind, ist weiter unverständlich. Im Bereich von dB 55 – 65 sind 300 Menschen betroffen und 200 Wohnungen, d.h. in jeder Wohnung leben 1,5 Menschen. Im Bereich über dB 65 sind 100 Menschen und 100 Wohnungen betroffen, d.h. in jeder Wohnung lebt 1 Mensch.

Im **Jahre 2018** werden 500 betroffene Menschen ausgewiesen, also der komplette Einwohnerzuwachs der Gemeinde HT hat sich an der L140 angesiedelt! Sind dort die Preise günstiger? Lebenswerter ist es dort nicht. Zumindest haben sich diese 100 Menschen in dem unteren dB-Bereich von 55 – 60 angesiedelt. Seltsamerweise verändert sich nachts nichts, sodass meine Vermutung zur Nacht in 2012 stimmen könnte, dass einfach die Anzahl Menschen nachts um 2 dB-Bereiche nach unten rutschen.

Die belasteten Wohnungen reduzieren sich auch nochmal um 100 Wohnungen. Grund soll die Reduzierung des Verkehrsaufkommens sein, das a.G. der Verkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zustande kam: der Verkehr ist 2015 gegenüber 2010 gesunken.

Dies ist zwar statistisch richtig, widerspricht aber den Verkehrszählungen kurz vor der Öffnung des A26-Anschlusses Jork (Verkehrsmonitoring) und den Verkehrszählungen der BI-Verkehrsflut, da durch die Öffnung der Umgehungsstraße Finkenwerder einerseits und durch den Start der Mautgebühren auf Bundesstraßen im Jahre 2018 andererseits der Schwerlastverkehr gerade auf der L140/K39 erheblich zugenommen hat.

Weiterhin widerspricht die Zahl der angenommenen Wohnungen meiner Zahl von aufgenommenen **Wohnhäusern**. Entlang der 6,4 km befinden sich nach meiner Erhebung auf **jeder** Seite der Straße 100 – 110 Wohnhäuser, bei denen

es sich nicht nur um Einfamilienhäuser handelt. Bei 300 bzw 200 Wohnungen auf 220 Wohnhäuser kommt man auf einen Schnitt von 1,5 bis 1 Wohnung pro Wohnhaus. Das entspricht nicht der Realität.

Methode der Lärmmessung

Meine naive Annahme die Messung des dB-Pegels hätte faktisch und real durch Lärmmessgeräte stattgefunden wurde durch die Antwort des NMfU zu einem Besseren korrigiert:

Die Ermittlung der Zahl der von Umgebungslärm an Hauptverkehrsstraßen betroffenen Einwohner erfolgt gemäß der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB).

Dabei werden Ergebnisse durch eine gebäudescharfe Verknüpfung der Zahl der Einwohner mit den in 4m Höhe berechneten Immissionspegeln erzielt. Hierbei wird die Zahl der Einwohner pro Wohngebäude durch die Anzahl der regelmäßigen Fassadenumlaufpunkte an der Fassade geteilt. Die für die einzelnen Fassadenumlaufpunkte berechneten Immissionspegel werden dann mit diesen anteiligen Einwohnerzahlen verknüpft. Dadurch kann eine Zuordnung der Zahl der von Umgebungslärm belasteten Einwohner in den einzelnen 5-dB-Pegelklassen erfolgen, die analog zu den farbigen Lärmkarten sind.

Es finden zum einen statistische Berechnungsmethoden statt, um die Belastetenzahlen zu ermitteln (1.Abschnitt). Die weiteren 2 Abschnitte entziehen sich meinem gesunden Menschenverstand, der nicht nachvollziehen kann, wie man die Anzahl der anteiligen Einwohner mit Fassadenumlaufpunkte verknüpft und das auch noch in 4m Höhe, um als Ergebnis die Einteilung der Betroffenen in dB-Pegelklassen zu erhalten.

Fazit:

Durch die Fragen und Widersprüchlichkeiten, die sich im Vergleich der beiden Lärmkartierungskarten für die Gemeinde HT aufwerfen komme ich zu dem Schluss, dass hier der Aufgabe des §47c (4) BImSchG und dem statistischen Vergnügen Genüge getan wurde (mindestens alle 5 Jahre sind die Karten zu überprüfen und bei Anlass zu überarbeiten), dass dies aber nichts mit der Realität der Anwohner zu tun hat. Von daher würde ich gerne Hr.Ahrens zu einem Kurlaub für eine Woche an der L140 in HT einladen. Einzige Auflage: er muss in der Zeit von 5 Uhr bis 9 Uhr mit einem Lärmmessgerät an einem von mir bestimmten Schlafzimmerfenster den Schallpegel messen.

Die auf dem Deckblatt erwähnte Spalte „in der Gemeinde durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme“, die durch die Gemeinde zu ergänzen ist, wurde von der Gemeinde HT gegenüber dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, das hierfür zuständig ist, nicht nachgekommen. Laut Hr. Ahrens gab die Gemeinde keine Beiträge zur Erstellung der Lärmkarten, weder über das bereitgestellte Internetportal noch per Mail. Der Bürgermeister wohnt und lebt nicht an der betroffenen Lärmschiene.

Konzept/Massnahmen

Das Umweltbundesamt sieht zum Thema Verkehrslärm folgende regulierende Massnahmen vor:

Geschwindigkeitsbegrenzung

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit reduziert grundsätzlich auch den Lärm. Mit der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann daher der Straßenverkehrslärm gesenkt werden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach Paragraph 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 der Straßenverkehrsordnung kann von jeder betroffenen Bürgerin und jedem betroffenen Bürger bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt werden. Der Erfolg der Geschwindigkeitsbegrenzung hängt jedoch entscheidend davon ab, ob sie eingehalten wird. Dies wird meist nur durch konsequente Geschwindigkeitskontrollen („Radarfallen“) erreicht. Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vermindert den Lärmpegel je nach Lkw-Anteil um zwei bis drei dB(A).

Lkw-Fahrverbot

Ein Lastkraftwagen ist durchschnittlich so laut wie zwanzig Personenkraftwagen. Bei einer Straße mit hohem Lkw-Verkehr kann durch Umleitung der Lkw die Belästigung der Anwohnerinnen und Anwohner deutlich gesenkt werden. Eine solche Regelung soll nicht zu Lasten von Anwohnerinnen und Anwohnern anderer Straßen gehen.

Verkehrfluss

Die Verbesserung des Verkehrsflusses senkt die Geräuschemissionen, da Beschleunigungen entfallen. Die Verstetigung des Verkehrsflusses kann durch die koordinierte Steuerung von Ampeln („Grüne Welle“) und durch Kreisverkehre an Kreuzungen erreicht werden. Der mögliche Minderungseffekt beträgt circa ein dB(A).

([www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/...](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/))

Folgende Werte sollten in Dorfgebieten nicht überschritten werden:

tags: 69 dB(A)

nachts: 59 dB(A)

Dies sind Werte, die in der Gemeinde HT gerade nachts **nicht** erreicht werden, sodass dringend eine Lärmsanierung angebracht ist.

Das Umweltbundesamt strebt sogar eine Reduzierung dieser Pegelwerte an, um u.a. einer möglichen Zunahme des Herzinfarkttrisikos entgegenzuwirken:

tags: 65 dB(A)

nachts: 55 dB (A)

Bei einer steten Belastung von über 65 dB(A) am Tag spricht man von einem erhöhten Gesundheitsrisiko.

Author:

Harald Kremers

Mitglied der Bürgerinitiative Verkehrsflut

www.verkehrsflut.de